ИЗДАНІЕ
УПРАВЛЕНІЯ ВОДЯНЫХЪ И ШОССЕЙНЫХЪ СООБЩЕНІЙ И ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.
(По отдѣлу водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній).

МАТЕРІАЛЫ
ДЛЯ ОПИСАНІЯ РУССКИХЪ РѢКЪ
и
ИСТОРІИ УЛУЧШЕНІЯ ИХЪ СУДОХОДНЫХЪ УСЛОВІЙ.

Выпускъ I.

ДНѢСТРЪ,
ЕГО ОПИСАНІЕ И ПРЕДПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ УЛУЧШЕНІИ.

Отчетъ
инженера **Н. П. Пузыревскаго.**

Съ семью листами чертежей.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія С. М. Муллеръ, Вас. Остр., 9 л., д. № 18.
1902.

Проверена-56 г.
Акт № 1

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

ПРОВЕРЕНА-58

ПРОВЕРЕНА-85

Индекс	К111,3		Шифр хранения
Авторский знак	М-34-1		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Картотип. ГУРКВМФ. Зак. 1453—150000

ИЗДАНІЕ
УПРАВЛЕНІЯ ВОДЯНЫХЪ И ШОССЕЙНЫХЪ СООБЩЕНІЙ И ТОРГОВЫХЪ ПОРТОВЪ.
(По отдѣлу водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній).

МАТЕРІАЛЫ
ДЛЯ ОПИСАНІЯ РУССКИХЪ РѢКЪ
и
ИСТОРІИ УЛУЧШЕНІЯ ИХЪ СУДОХОДНЫХЪ УСЛОВІЙ.

Выпускъ I.

ДНѢСТРЪ,
ЕГО ОПИСАНІЕ И ПРЕДПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ УЛУЧШЕНІИ.

Отчетъ
инженера **Н. П. Пузыревскаго.**

Съ семью листами чертежей.

90763

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-Литографія С. М. Муллеръ, Вас. Остр., 9 л., д. № 18.
1902.

Печатано по распоряженію Управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній
и торговыхъ портовъ, Министерства Путей Сообщенія.

ВВЕДЕНІЕ.

Настоящій выпускъ, содержащій въ себѣ отчетъ инженера Пузыревскаго по изслѣдованію р. Днѣстра, является началомъ новой серіи изданій Управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ по описанію русскихъ рѣкъ и исторіи улучшенія ихъ судоходныхъ условій.

Предыдущая серія включаетъ въ себѣ отдѣльные труды, атласы, карты и пр., составлявшіеся и издававшіеся по порученію и на средства сначала б. Департамента шосс. и вод. сообщеній, а за симъ Управленія вод. и шосс. сообщ. и торг. порт., и состоитъ изъ нижеслѣдующихъ изданій, вышедшихъ въ свѣтъ съ 1880 по 1902 г.г.:

1) Атласъ р. Волги отъ Рыбинска до Казани, 1880 г.

2) Свѣдѣнія о состояніяхъ уровня воды въ рѣкахъ и озерахъ Европейской Россіи по наблюденіямъ на 80 водомѣрныхъ постахъ съ 1876 по 1880—1881 г.

3) Водяныя сообщенія Россіи, 1, 2 и 3 части. Инженера Завадскаго, 1884—1887 г.

4) Иртышъ. Очеркъ инж. Чернышева, 1887 г.

5) Маршруты для поѣздокъ по сѣвернымъ внутреннимъ и внѣшнимъ воднымъ путямъ Европейской Россіи и карта къ нимъ, 1888 г.

6) Рѣка Чусовая, съ атласомъ. Лохтина, 1889 г.

7) Сборникъ узаконеній и правительственныхъ распоряженій о предосторожностяхъ и мѣрахъ противъ пожаровъ на судахъ и пристаняхъ, 1892 г.

8) Отчеты Комиссіи по изслѣдованію:

1) Сѣверной группы искусственныхъ водныхъ системъ:

а) Вышневолоцкой, 1891 г.

б) Тихвинской, 1892 г.

2) Западной группы искусственныхъ водныхъ системъ:

а) Березинской и предполагаемаго Днѣпровско-Двинскаго воднаго пути, 1893 г.

б) Днѣпровско-Бугской, Огинской и Августовской, 1894 г.

9) Пояснительная записка къ проекту Ангарскаго воднаго пути. Инжен. Чернцова, 1894 г.

10) Aperçu historique du developpement des voies navigables de l'Empire de Russie. Гершельманъ, 1894 г.

11) Труды комиссіи, учрежденной при Министерствѣ П. С. для выработки программы гидрологическаго изслѣдованія Полѣсья, 1895 г.

12) Экономическо-статистическій обзоръ бассейна р. Западной Двины. Субботина, 1896 г.

13. Такой-же обзоръ бассейна Днѣпра. Его-же, 1896 г.

14) Экономическая записка по вопросу о рельсовомъ соединеніи рр. Ангары и Лены. Его-же, 1897 г.

15) Описаніе маяковъ, башенъ и знаковъ озеръ Ладожскаго, Онежскаго, Ильменскаго, Псковского и Чудского, 1898 г.

16) Тихвинскій водный путь. Субботина, 1899 г.

17) Самарская гидрометрическая станція на рѣкѣ Волгѣ, 1899 г.

18) Статистико-экономическая записка объ улучшеніи судоходныхъ условій р. Сѣвернаго Донца. Субботина, 1901 г.

19) Свѣдѣнія объ уровнѣ воды на внутреннихъ водныхъ путяхъ Россійской Имперіи, по наблюденіямъ на водомѣрныхъ постахъ, учрежденныхъ Министерствомъ П. С. за время съ 1881 по 1890 г. включительно. Томъ I. Бассейны Балтійскаго и Бѣлаго морей, 1891 г.

20) Дубовская гидрометрическая станція на р. Волгѣ, 1892 г.

21) Затоны на русскихъ рѣкахъ. Инж. Л. И. Цимбаленко, 1902 г.

22) Землечерпательныя работы на р. Волгѣ отъ

Рыбинска до Хвалынска въ навигацію 1901 г. Инж. Е. А. Водарскаго, 1902 г.

23) Германскій Ллойдъ. Правила постройки рѣчныхъ и озерныхъ судовъ. Суда желѣзныя и стальныя 1902 г. Переведено съ нѣмецкаго инж. Борманомъ.

Независимо сего съ 1881 по 1897 гг. были изданы составленные А. А. Тилло матеріалы по гипсометріи Европ. Россіи, а именно:

а) Атласъ продольныхъ профилей, 1881—1882 г.

б) Карта высотъ Европейской Россіи, 1884 г.

в) Гипсометрическая карта рѣкъ, 1882 г.

г) Пояснительная записка къ своду нивеллировокъ, 1882 г.

д) Поясненія къ картѣ высотъ, 1884 г.

е) Каталогъ высотъ желѣзно-дорожныхъ станцій, 1884 г.

ж) Карта длины и паденія рѣкъ Европейской Россіи, въ масштабѣ 60 верстъ въ 1 дм., 1888 г.

з) Гипсометрическая карта Европейской Россіи въ масштабѣ 60 верстъ въ 1 дм., 1889 г.

и) Гипсометрическая карта западной части Европейской Россіи, въ масшт. 40 верстъ въ 1 дм., 1896 г.

і) Тоже безъ надписей, 1896 г.

к) Тоже съ надписями и водораздѣльными линіями, 1897 г.

л) Карта бассейновъ внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи, въ масшт. 60 верстъ въ 1 дм., 1897 г.

м) Пояснительная къ ней записка, 1897 г.

Кромѣ указанныхъ выше изданій, отдававшихся въ печать по распоряженію б. Департамента шосс. и вод. сообщ., а затѣмъ Управленія вод. и шосс. сообщ и торг. порт., въ бывшемъ III-мъ Отдѣленіи Техническаго Отдѣла Департамента шосс. и вод. сообщ., а по преобразованіи его, въ I-мъ дѣлопроизводствѣ Отдѣла вод. и шосс. сообщ. Управленія вод. и шосс. сообщ. и торг. порт., съ 1880 г. подготовлены были для печати оригиналы нижеслѣдующихъ картъ и плановъ описанныхъ рѣкъ, которые и были напечатаны ближайшимъ распоряженіемъ Картографической части

бывш. Статистическаго Отдѣла Министерства П. С., а по преобразованіи его—Отдѣломъ Статистики и Картографіи Министерства П. С., а именно:

1) Атласъ р. Днѣпра (въ 5 участкахъ) отъ Смоленска до лимана.

2) Атласъ р. Оки (въ 2 участкахъ) отъ Кимры до Нижняго-Новгорода.

3) Атласъ р. Камы (въ 2 участкахъ) отъ с. Дедюхина до устья.

4) Атласъ р. Сѣверной Двины (въ 2 участкахъ) отъ устья Ваги до Бѣлаго моря.

5) Атласъ р. Суры.

6) Атласъ р. Волхова.

7) Атласъ оз. Ильменя.

8) Атласъ р. Ангары.

9) Атласъ р. Западной Двины (въ 2 участкахъ) отъ Витебска до Клейнъ-Юнгерингофа.

10) Атласъ р. Дона (въ 3 участкахъ).

11) Атласъ р. Амура (навигаціонная карта) (въ 2-хъ участкахъ) отъ поселка Покровское до станицы Екатерино-Никольской.

Помощникъ Управляющаго Отдѣломъ водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній

Л. Цимбаленко.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Главы.		Стран.
	Предисловіе	VII
I.	**Физико-географическое описаніе Днѣстра.**	
	Географическія свѣдѣнія	1
	Гидрографическія свѣдѣнія	6
	Перекаты и другія затруднительныя мѣста	19
	Вѣдомость перекатовъ рѣки Днѣстра отъ австрійской границы до устья	48
	Вѣдомость наименьшимъ глубинамъ на перекатахъ рѣки Днѣстра	56
	Описаніе Турунчука	66
II.	**Работы, произведенныя на Днѣстрѣ, и уходъ за рѣкой.**	
	Предварительныя поясненія	71
	Изслѣдованія Днѣстра	72
	Выправительныя работы	79
	Землечерпаніе	85
	Временныя мѣры	89
	Очистка отъ карчей и камней	93
	Устройство затоновъ и прочія работы	97
	Водомѣрные посты	100
	Техническій надзоръ	102
	Обстановка рѣки	103
	Надзоръ за судоходствомъ	106
	Общій сводъ расходовъ по Днѣстру	108
III.	**Судоходство.**	
	Описаніе судовъ и способовъ судоходства	111
	Мѣста зимовокъ	120
	О грузахъ, перевозимыхъ по Днѣстру	122
	Пристани	123
	Фрахты	131
	Желѣзныя дороги въ раіонѣ Днѣстра	140
	Конечный пунктъ грузовъ	147
IV.	**Произведенія Днѣстровскаго раіона и условія ихъ сбыта.**	
	Хлѣбныя богатства	150
	Свекловица	154
	Овощи	„
	Фрукты	„
	Винодѣліе	155
	Табакъ	156

Главы.		Стран.
	Лѣсъ	156
	Гипсъ	157
	Фосфориты	„
	Гранитъ	158
	Известнякъ	„
	Скотоводство	159
	Рыболовство	160
	Обрабатывающая промышленность края	„
	Кустарные промыслы	161
	Судостроеніе	„
	Торговля	162
V.	**Мѣры, необходимыя для улучшенія условій судоходства.**	
	Улучшеніе конструкціи судовъ	165
	Устройство зимовокъ	171
	Улучшеніе судового хода	174
	Улучшеніе Днѣстра для международныхъ сношеній	185
VI.	**Заключеніе.**	188
VII.	**Исчисленіе стоимости предполагаемыхъ улучшеній.**	
	Смѣта на улучшеніе Днѣстра	196
	Расцѣночная вѣдомость по улучшенію Днѣстра	198
	Приложенія.	
	Журналъ Совѣщанія о мѣрахъ, необходимыхъ для развитія Днѣстровскаго судоходства 12 Іюля 1902 года	203
	Заявленіе Совѣщанію Земскаго Начальника Кишиневскаго уѣзда В. В. Яновскаго	224
	Журналъ Совѣщанія о мѣрахъ, необходимыхъ для развитія Днѣстровскаго судоходства 26 августа 1902 г.	225
	Записка Аккерманскаго Городского Головы объ устройствѣ порта въ Аккерманѣ	330
	Отношеніе Тираспольской Уѣздной Земской Управы Начальнику изслѣдованій Днѣстра	233
	Отношеніе Начальнику изслѣдованій Днѣстра Главной конторы инспекціи эксплоатаціи Русскаго Общества Пароходства и Торговли	234
	Отношеніе Каменецъ-Подольскаго Городского Головы Начальнику изслѣдованій Днѣстра	235
	Краткая записка Могилевъ-Подольскаго Уѣзднаго Предводителя Дворянства	236
	Записка Кіевскаго Округа Путей Сообщенія о современныхъ судоходныхъ условіяхъ рѣки Днѣстра и мѣрахъ для ихъ улучшенія	237

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Приднѣстровскій край въ отношеніи культуры значительно отсталъ отъ сосѣднихъ мѣстностей, и его экономическое состояніе далеко не соотвѣтствуетъ природнымъ богатствамъ.

Отчасти это объясняется неудовлетворительнымъ состояніемъ путей сообщенія въ Днѣстровскомъ раіонѣ, гдѣ желѣзныя дороги имѣютъ недостаточную пропускную способность и не въ состояніи безъ задержекъ перевозить направляющіеся къ нимъ грузы; а наиболѣе соотвѣтствующій характеру произведеній страны водяной путь совершенно не приспособленъ къ скорой и дешевой ихъ перевозкѣ.

Такимъ образомъ, сравнительно дорогая доставка затрудняетъ произведеніямъ страны конкуренцію на рынкахъ сбыта и уменьшаетъ ихъ мѣстную цѣну, вредно отражаясь на экономическомъ состояніи края.

Работы по улучшенію Днѣстра, произведенныя въ 80-хъ годахъ, быть можетъ, на нѣкоторое время и удовлетворили нужды края, но для условій настоящаго времени этого улучшенія уже совершенно недостаточно; и постоянныя ходатайства представителей мѣстнаго населенія, вызываемыя справедливымъ желаніемъ сравняться въ отношеніи культуры съ сосѣдями, свидѣтельствуютъ о настоятельной необходимости въ дальнѣйшемъ улучшеніи судоходныхъ условій Днѣстра.

Министерство Путей Сообщенія, идя на встрѣчу этой потребности, поручило инженеру Пузыревскому составить общія предположенія объ улучшеніи Днѣстра, соотвѣтствующія современнымъ нуждамъ Приднѣстровскаго края, откомандировавъ въ его распоряженіе инженера Родевича, который и помогалъ ему, какъ въ собираніи необходимыхъ свѣдѣній, такъ и въ составленіи настоящаго отчета.

Для руководства при исполненіи возложеннаго на

инженера Пузыревскаго порученія, ему была дана слѣдующая, утвержденная господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 1 мая сего года, инструкція:

„1) Цѣль изслѣдованія. Изслѣдованія рѣки Днѣстра предпринимаются съ цѣлью составленія общихъ предположеній объ улучшеніи его судоходныхъ условій, въ зависимости отъ экономическаго значенія этой рѣки для края и современныхъ потребностей ея судоходства.

2) Во исполненіе настоящаго порученія, Начальникъ изслѣдованій, по прибытіи на Днѣстръ, имѣетъ получить изъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія всѣ документы, касающіеся бывшихъ изысканій рѣки и, по ознакомленіи съ таковыми, производитъ осмотры рѣки.

3) Для выясненія экономическаго значенія Днѣстровскаго пути, Начальникъ изслѣдованій входитъ въ сношеніе съ мѣстными властями, заинтересованными вѣдомствами, учрежденіями и лицами.

4) По ознакомленіи съ современнымъ состояніемъ Днѣстра и выясненіи нуждъ судоходства, составляются (для средней и нижней части) предположенія объ улучшеніи судоходныхъ условій рѣки въ видѣ пояснительной записки, чертежей и расцѣночной вѣдомости.

5) Общія предположенія объ улучшеніи судоходныхъ условій Днѣстра должны быть разсмотрѣны въ особомъ совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, при участіи чиновъ Днѣстровскаго Отдѣленія и Начальника изслѣдованій. Протоколъ засѣданія составляется въ двухъ экземплярахъ, одинъ изъ коихъ оставляется въ Округѣ, а другой у Начальника изслѣдованій.

6. Всѣ документы, составленные Начальникомъ изслѣдованій, вмѣстѣ съ протоколомъ упомянутаго совѣщанія, представляются имъ въ Управленіе Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ къ 1 октябрю сего года. Равно туда же представляются документы, составленные описными партіями, бывшими на Днѣстрѣ, для напечатанія“.

Во исполненіе § 2 инструкціи инженеры Пузыревскій и Родевичъ въ маѣ сего года прибыли въ

Кіевъ, гдѣ получили изъ Правленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія всѣ документы, касающіеся Днѣстра.

По ознакомленіи съ этими документами ими были произведены нѣсколько сплошныхъ и частныхъ осмотровъ рѣки, при чемъ производились промѣры глубинъ и собирались прочія свѣдѣнія о рѣкѣ.

Для выясненія экономическаго значенія Днѣстра и нуждъ Днѣстровскаго судоходства, Начальникъ изслѣдованій, дѣйствуя на основаніи § 3 инструкціи, написалъ письма, въ которыхъ просилъ высказаться по этимъ вопросамъ: Бессарабское и Херсонское Земства, Каменецъ-Подольскую Городскую Управу, Каменецъ-Подольскій Сельско-Хозяйственный Синдикатъ, Русское Общество Пароходства и Торговли и нѣкоторыхъ лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ улучшенія Днѣстра, между прочимъ пароходовладѣльца Баптизманскаго и предводителя дворянства Могилевскаго уѣзда Д. Н. Чихачева. Кромѣ того, узнавъ отъ мѣстнаго судоходнаго надзора, что Военное Вѣдомство интересуется улучшеніемъ Днѣстра, Начальникъ изслѣдованій просилъ Штабъ Одесскаго Военнаго Округа сообщить ему въ какомъ отношеніи затрагиваются интересы Военнаго Вѣдомства улучшеніемъ этой рѣки.

Какъ Военное Вѣдомство, такъ и всѣ упомянутыя учрежденія отнеслись весьма сочувственно къ этому дѣлу и способствовали выясненію возложенной на Начальника изслѣдованій задачи, кромѣ г. Баптизманскаго, который не отвѣтилъ на письмо.

Независимо отъ письменныхъ сношеній Начальникъ изслѣдованій предпринялъ рядъ поѣздокъ для выясненія упомянутыхъ вопросовъ путемъ личныхъ переговоровъ.

Между прочимъ онъ былъ въ слѣдующихъ городахъ:

Въ Одессѣ, гдѣ имѣлъ совѣщаніе съ г. Начальникомъ Штаба Одесскаго Военнаго Округа.

Въ Херсонѣ, гдѣ имѣлъ переговоры съ представителями Губернскаго Земства.

Въ Каменецъ-Подольскѣ, гдѣ присутствовалъ на одномъ изъ засѣданій Комиссіи по выясненію нуждъ сельскаго хозяйства, въ которомъ обсуждался вопросъ

о значеніи Днѣстра, какъ пути для вывоза продуктовъ сельскаго хозяйства Подольской губерніи.

Въ Сорокахъ, гдѣ происходило совѣщаніе лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ судоходства по Днѣстру; протоколъ этого совѣщанія приложенъ къ настоящему отчету.

Въ Кишиневѣ, гдѣ происходило совѣщаніе представителей Бессарабской и Подольской губерній по обсужденію общихъ предположеній объ улучшеніи Днѣстра, составленныхъ Начальникомъ изслѣдованій. Протоколъ этого совѣщанія также приложенъ къ настоящему отчету.

Техническая сторона дѣла, кромѣ непосредственнаго изученія, выяснена путемъ переговоровъ съ чинами Днѣстровскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, которые дали Начальнику изслѣдованій всѣ необходимыя свѣдѣнія о произведенныхъ и производящихся работахъ, а также касающіяся обстановки рѣки предостерегательными знаками.

Наконецъ, завѣдующій Днѣстровскимъ Отдѣленіемъ инженеръ Толвинскій принялъ живое участіе въ составленіи самыхъ проектовъ предполагаемыхъ улучшеній, приложенныхъ къ настоящему отчету, которые такимъ образомъ являются уже результатомъ совмѣстной работы, и потому подписаны какъ Начальникомъ изслѣдованій, такъ и Завѣдующимъ Днѣстровскимъ Отдѣленіемъ.

Совѣщанія изъ чиновъ Днѣстровскаго Отдѣленія подъ предсѣдательствомъ Начальника Кіевскаго Округа Путей Сообщенія для обсужденія предположеній Начальника изслѣдованій Днѣстра, какъ то требуется § 5 инструкціи, не происходило, вслѣдствіе неудобства отвлеченія чиновъ Округа отъ прямого дѣла въ лѣтнее, горячее для работъ время, но такое совѣщаніе предполагается въ недалекомъ будущемъ.

Всѣ свѣдѣнія, собранныя Начальникомъ изслѣдованій, какъ техническія, такъ и экономическія, а также составленныя имъ общія предположенія объ улучшеніи Днѣстра, проекты и расцѣнки помѣщены въ настоящемъ отчетѣ.

Инженеръ *Н. Шузыревскій.*

I.

Физико-гидрографическое описаніе Днѣстра.

Географическія свѣдѣнія. Днѣстръ, хотя и протекаетъ въ предѣлахъ двухъ государствъ—Австріи и Россіи, но является преимущественно русской рѣкой, принадлежа Россіи лучшей и большей своей частью, на протяженіи 775 верстъ нижняго теченія, отъ мѣстечка Исаковцы, Каменецкаго уѣзда, Подольской губерніи. Выше Исаковецъ, до австрійскаго мѣстечка Онуты, Днѣстръ, на протяженіи 53 верстъ, служитъ границей Австріи и Россіи, причемъ лѣвый его берегъ—австрійскій, а правый— русскій. Выше Онуты, до самаго истока, Днѣстръ, на протяженіи 445 верстъ, составляетъ полную собственность Австріи. Онъ беретъ начало на сѣверномъ склонѣ Карпатскихъ горъ, возлѣ села „Волче", Турскаго Округа въ Галиціи, и главный истокъ его находится въ лѣсу, покрывающемъ гору Розлучъ, высотой 436 саж. надъ уровнемъ моря.

Имѣя въ началѣ характеръ быстраго горнаго ручья, теряемый имъ по мѣрѣ разработки себѣ широкой рѣчной долины и выхода въ болѣе пологую мѣстность, Днѣстръ течетъ на юго-востокъ до города Залѣщики; здѣсь, представляя уже большую рѣку, онъ принимаетъ общее восточное направленіе, съ которымъ и входитъ въ предѣлы Россіи, удерживая его до мѣстечка Калюсъ, въ 136 верстахъ отъ австрійской границы.

Далѣе Днѣстръ течетъ въ направленіи OSO до села Бѣлочъ, въ 365 верстахъ отъ границы, гдѣ снова мѣняетъ направленіе на южное, доходя съ нимъ до города Старыхъ Дубоссаръ на 494-й верстѣ отъ границы. Отсюда многочисленные извивы протяженіемъ

въ 281 версту, имѣющіе въ общемъ юговосточное направленіе, приводятъ Днѣстръ къ его устью въ Днѣстровскомъ лиманѣ, соединяющемся съ Чернымъ моремъ двумя гирлами, Очаковскимъ и Цареградскимъ.

Принадлежа такимъ образомъ къ бассейну Чернаго моря, Днѣстръ служитъ стокомъ водъ съ обширной площади въ 64.460 кв. верстъ; изъ нихъ 28.870 кв. верстъ составляютъ бассейнъ праваго берега Днѣстра, а 35.590 кв. верстъ—бассейнъ лѣваго его берега. Часть всего бассейна въ 28.680 кв. верстъ принадлежитъ Австріи, остальныя же 35.780 кв. верстъ лежатъ въ предѣлахъ Россіи.

Верхняя часть бассейна Днѣстра охватываетъ горную область сѣверныхъ склоновъ Карпатовъ и имѣетъ важное значеніе въ отношеніи питанія Днѣстра водами; площадь ея исчисляется въ 13.546 кв. верстъ, при чемъ ее составляютъ бассейны слѣдующихъ притоковъ Днѣстра: съ лѣвой стороны—Стрвіонжа, площадью въ 894 кв. в., а съ правой Стрія—2.639 кв. в., Свицы—1.272 кв. в., Ломницы—1.446 кв. в., Быстржицы—2.136 кв. в. и многихъ другихъ.

Нижняя часть бассейна Днѣстра, съ лѣвой его стороны, граничитъ съ бассейнами Вислы и Южнаго Буга, съ правой же соприкасается съ бассейномъ Прута; а такъ какъ рѣки эти не особенно удалены отъ Днѣстра, и двѣ послѣднія текутъ въ одномъ съ нимъ направленіи, то басссейнъ Днѣстра въ средней и нижней своей части не могъ получить значительнаго развитія въ ширину, и разстоянія отъ рѣки до водораздѣла съ Бугомъ и Вислой колеблются между 30 и 100 верстами, а ширина праваго бассейна заключается въ предѣлахъ отъ 5 до 60 верстъ. Въ силу такого расположенія относительно сосѣднихъ рѣкъ, Днѣстръ не имѣетъ особо значительныхъ притоковъ въ предѣлахъ Россіи; съ правой, Прикарпатской стороны, сравнительно значительнѣе Ботна, съ бассейномъ въ 1.350 кв. в., Быкъ съ бассейномъ въ 1.887 кв. в., Икель и Реутъ съ бассейнами въ 841 и 6.653 кв. в. Всѣ эти 4 рѣки впадаютъ въ Днѣстръ не далеко другъ отъ друга, въ нижней его части, гдѣ онъ имѣетъ уже характеръ плавной рав-

нинной рѣки; измѣнить этотъ его режимъ своимъ болѣе бурнымъ перемежающимся теченіемъ указанные притоки уже не могутъ.

Какъ уже было сказано, горный характеръ бассейна лѣваго берега Днѣстра наблюдается только въ небольшой области, прилегающей къ Стрвіонжу; на всемъ же остальномъ протяженіи онъ имѣетъ характеръ равнинный, подобный бассейнамъ смежныхъ рѣкъ Вислы и Буга; сообразно чему остальные лѣвые притоки Днѣстра характеризуются развитіемъ весеннихъ половодій, значительнымъ количествомъ песчаныхъ наносовъ при небольшихъ уклонахъ и скоростяхъ теченій. Они стремятся сообщить и Днѣстру свой режимъ равнинныхъ рѣкъ. Болѣе значительные лѣвые притоки, изъ протекающихъ въ Австріи слѣдующіе: Гнилая Липа съ бассейномъ 1.275 кв. в., Золотая Липа — 1.265 кв. в., Стрипа—1.267 кв. в., Серетъ—3.629 кв. в. и Збручъ, пограничный съ Россіей,—2.999 кв. в. Въ Россіи болѣе значительны: Смотричъ съ бассейномъ 1.573 кв. в., Ушица—1.372 кв. в. и Мурафа — 2.132 кв. в.; кромѣ нихъ впадаютъ: Жванецъ, Мукша, Боговица, Тернава, Студеница, Рудка, Жванъ, Караецъ, Лядова, Серебрія, Немія, Дерла, Бронница, Русава, Марковка, Окница, Каменка, Бѣлочь, Молокишь, Рыбница, Ягорлыкъ и Черная Долина.

Нѣсколько ниже селенія Херсонскихъ Чобручей, въ 137 верстахъ отъ устья, Днѣстръ отдѣляетъ отъ себя рукавъ Турунчукъ, который вновь соединяется съ Днѣстромъ черезъ озеро Бѣлое, сливающееся съ рѣкой на 19-ой верстѣ отъ устья. Днѣстръ въ этой своей части и Турунчукъ текутъ по краямъ низменной равнины, изрѣзанной мелкими протоками, озерами и старорѣчьями, покрытой частью лугами, частью камышами и кустарникомъ; это такъ называемые „плавни“; онѣ подвержены частичнымъ затопленіямъ при повышеніяхъ горизонта воды въ Днѣстрѣ и Турунчукѣ. Плавни тянутся до самаго Днѣстровскаго лимана и по сѣверному его берегу. Русло Днѣстра на этомъ протяженіи чрезвычайно извилисто, Турунчукъ же течетъ значительно прямѣе, и въ общемъ

на 50 верстъ короче главнаго русла между тѣми же пунктами. Онъ получаетъ отъ $^1/_5$ до $^1/_3$ всей Днѣстровской воды и, кромѣ того, имѣетъ самостоятельное питаніе посредствомъ притока Кучургана, впадающаго въ Турунчукъ въ серединѣ его теченія.

Дельта Днѣстра имѣетъ очертаніе треугольника, вершина котораго выдвинулась въ лиманъ на 9 верстъ, а основаніе, коимъ онъ примыкаетъ къ материку, имѣетъ ширину около 5 верстъ. Естественнымъ продолженіемъ дельты Днѣстра служитъ его баръ, расположенный по конечному направленію теченія рѣки.

Кромѣ главнаго русла, прорѣзающаго всю дельту вдоль и выходящаго въ лиманъ въ ея вершинѣ, Днѣстръ соединяется съ лиманомъ у основанія дельты боковымъ гирломъ, отдѣляющимся отъ главнаго русла съ правой стороны и извѣстнымъ подъ названіемъ Таранчука Суровцева. Гирло это частью природнаго происхожденія, частью искусственно прорытое, имѣло бы значеніе для судоходства, но баръ, образовавшійся въ лиманѣ передъ его устьемъ, чрезвычайно мелокъ и закрываетъ совершенно выходъ изъ этого гирла.

Днѣстровскій лиманъ имѣетъ общее простираніе отъ сѣверо-запада къ юго-востоку; длина его до 60 верстъ, ширина отъ 11 до 4 верстъ. Со стороны моря лиманъ замкнутъ песчанымъ островомъ, имѣющимъ длину 4 версты при ширинѣ въ $^1/_2$ версты, и двумя прилегающими къ нему косами, отходящими отъ материка. Между косами и островомъ прорѣзались два гирла, сообщающія лиманъ съ моремъ: сѣверное—Очаковское и южное—Цареградское; второе изъ нихъ болѣе глубокое и въ настоящее время служитъ для цѣлей судоходства.

Дельта Днѣстра и сѣверные берега лимана образованы плавнями, южныя косы, замыкающія лиманъ со стороны моря, песчаныя, а долевые берега, восточный и западный, ограничивающіе подступы къ лиману Бессарабской и Херсонской возвышенностей, каменисты, круты и обрывисты.

Между дельтой Днѣстра и восточнымъ берегомъ лимана залегаетъ мелководный Карогольскій заливъ. Общая водная площадь Днѣстровскаго лимана равна 357 кв. вер.

Долина Днѣстра ограничиваетъ и раздѣляетъ Бессарабскую и Херсонскую возвышенности. Ширина ея колеблется отъ 100 саженъ до 2 верстъ, только въ нижней части она уширяется до 8 верстъ, вмѣщая въ себѣ Турунчукъ и плавни, а у лимана достигаетъ 15 верстъ. Дно долины заполнено частью матеріалами размыва горныхъ породъ, которыя она прорѣзала, частью аллювіальными отложеніями съ равнинной части бассейна Днѣстра—пескомъ и глиною; въ плавняхъ и лиманѣ осаждается главнымъ образомъ илъ, несомый Днѣстромъ изъ верхней горной части своего бассейна. Направленіе долины слѣдуетъ за главными извилинами рѣки; на днѣ ея Днѣстръ прихотливо извивается, перекидываясь отъ одного крутого склона, ограничивающаго долину, къ другому, вслѣдствіе чего высокій, нагорный берегъ Днѣстра поперемѣнно появляется то съ лѣвой, то съ правой стороны его теченія. Высота этого берега отъ 20 до 50 саж.; онъ характеризуется выходами горныхъ породъ, прорѣзанныхъ рѣчной долиной; противоположный берегъ, обычно также крутъ и обрывистъ, но имѣетъ небольшую высоту 1—3 саж. и состоитъ изъ глинистыхъ и песчаныхъ отложеній. Горныя образованія, обнажаемыя Днѣстромъ, состоятъ прежде всего изъ мощныхъ непрерывныхъ пластовъ известняка различной плотности—отъ темныхъ, очень плотныхъ до легкихъ, совершенно бѣлыхъ; выходы известняка продолжаются отъ самой границы до села Кучіеръ Херсонской губерніи и Голерканъ Бессарабской въ 447—449 верстахъ отъ границы; известняки сопровождаются нерѣдко глинистыми сланцами, кварцитами и песчаниками; кварциты не идутъ далѣе города Ямполя. Мѣловыя породы—мѣлъ, мергель, мѣловые пески и песчаники, подстилающіе известняки, встрѣчаются отъ границы до Рашкова и Резени на обоихъ берегахъ.

Указанныя породы относятся къ силлурійскимъ образованіямъ и располагаются ниже верхнихъ известняковъ, позднѣйшаго міоценоваго происхожденія. Въ известнякахъ заключается много окаменѣлостей, кремневыхъ и фосфоритныхъ конкрецій; нерѣдко встрѣчаются

пещеры, частью природнаго происхожденія, частью образовавшіяся послѣ выработки камня, какъ строительнаго матеріала; нѣкоторыя пещеры имѣютъ историческое прошлое.

Въ берегѣ рѣки толщи известняка ограничены почти вертикальными откосами и уступами, то напоминающими длинную гладкую стѣну, то представляющими ступени гигантской лѣстницы, то нависающими въ видѣ карнизовъ, если подстилающая, болѣе мягкая порода, подверглась распаденію. Громадные камни—продукты разрушенія пластовъ, валятся и лежатъ у подошвы крутого откоса берега, а нерѣдко загромождаютъ и рѣку въ прилежащей части.

У Ямполя обнаруживается красный гранитъ, пересѣкающій ложе рѣки неширокой грядой, образуя при этомъ Ямпольскіе пороги. Кромѣ этого единственнаго мѣста, гранитъ болѣе нигдѣ не проявляется.

На всемъ протяженіи своего теченія въ Россіи Днѣстръ служитъ границей, отдѣляющей правобережную Бессарабію отъ лѣвобережныхъ губерній: Подольской—выше Ягорлыка и Херсонской—отъ Ягорлыка до моря. Съ Бессарабской стороны къ нему прилегаютъ уѣзды: Хотинскій, Сорокскій, Оргѣевскій, Бендерскій и Аккерманскій; на лѣвомъ берегу лежатъ Каменецкій, Ушицкій, Могилевскій, Ямпольскій, Ольгопольскій и Балтскій уѣзды Подольской губерніи, и Херсонской губерніи уѣзды Тираспольскій и Одесскій.

Уѣздные города этихъ уѣздовъ большей частью лежатъ на Днѣстрѣ: таковы Хотинъ, Сороки, Бендеры на правомъ берегу, г. Аккерманъ на Днѣстровскомъ лиманѣ, Могилевъ-Подольскій и Ямполь на лѣвомъ берегу.

Приднѣстровскій край заселенъ чрезвычайно густо, такъ что рядъ селъ, деревень и усадебъ тянется по берегамъ рѣки почти не прерываясь; среди нихъ имѣется не мало торговыхъ пунктовъ.

Гидрографическія свѣдѣнія. Въ гидрографическомъ отношеніи русское протяженіе Днѣстра дѣлятъ обыкновенно на три части: верхнюю, отъ австрійской границы до Могилева, длиною 185 верстъ, сред-

нюю, отъ г. Могилева до с. Выхватинцевъ, протяженіемъ 205 верстъ, и нижнюю, отъ с. Выхватинцевъ до устья, длиною 385 верстъ. Такое дѣленіе объясняется физическими особенностями береговъ и дна рѣки въ каждой изъ указанныхъ частей и установлено инженеромъ Вл. М. Лохтиномъ, работавшемъ на Днѣстрѣ въ 1880—1890 годахъ. Теперь оно имѣетъ тѣмъ большее значеніе, что по всей средней части рѣки произведены большія выправительныя работы, въ верхней же и нижней частяхъ регулированы лишь немногіе перекаты.

Ширина рѣки мѣняется довольно своеобразно по длинѣ ея. Въ Австріи, у города Развадова, откуда начинается сплавъ по Днѣстру, наименьшая меженняя ширина — 40 метровъ или 19 саж.; при вступленіи въ Россію ширина русла значительно увеличивается.

Въ верхней части русскаго Днѣстра, отъ границы до Могилева, ширина плесовъ равна обыкновенно 60 саженямъ, колеблясь въ предѣлахъ отъ 40 до 80 саженъ; ширина же перекатовъ измѣняется отъ 60 и до 120 саженъ. Въ средней части рѣки средняя ширина плесовъ увеличивается до 75 саженъ, при крайнихъ предѣлахъ въ 50 и 100 саженъ; ширина на перекатахъ доходитъ даже до 190 саж., но обыкновенно она бываетъ около 120 саж. На части рѣки отъ Выхватинцевъ до Бендеръ русло рѣки постепенно съужи-вается: здѣсь ширина плесовъ отъ 30 до 60 саженъ и рѣдко увеличивается до 80, ширина на перекатахъ держится около 80 саж. и не болѣе 120-ти. Въ нижней своей части, развивая русло въ глубину, Днѣстръ становится еще болѣе узкимъ: преобладающая ширина колеблется между 30-ю и 40 саженями, а низшій предѣлъ ея доходитъ до 26 саженъ; только на весьма немногихъ перекатахъ наблюдаются уширенія русла до 50—60 и 80-ти саженъ.

Пройдя Бѣлое озеро, Днѣстръ нѣсколько уширяется и имѣетъ выше отдѣленія гирла Таранчукъ Суровцева ширину 60—80 саж., а ниже—35—70 саженъ; средняя ширина отдѣлившагося гирла около 30 саженъ.

Такимъ образомъ, видимъ, что наибольшей шириной Днѣстръ обладаетъ въ средней своей части, въ нижней же онъ значительно съуживается. При паводкахъ ширина рѣки увеличивается, не особенно удаляясь отъ указанныхъ нормъ, такъ какъ въ средней и верхней части оба берега круты и возвышаются надъ самымъ высокимъ горизонтомъ воды, а въ нижней части, хотя берега и не высоки, но значительныхъ подъемовъ горизонта воды не наблюдается.

Глубины Днѣстра находятся въ нѣкоторой зависимости отъ развитія его русла въ ширину: въ верхней части плесы имѣютъ глубину отъ 0,75 до 2,00 саженъ, перекаты—отъ 0,15 до 0,50 сажени; въ средней части саженная глубина плесовъ составляетъ обычное явленіе, уклоненіе въ обѣ стороны — до 0,75 и до 2,00 саж. довольно рѣдки; на перекатахъ наблюдается глубина отъ 0,27 до 0,40 саженъ; ниже Выхватинцевъ глубина плесовъ начинаетъ возрастать, по мѣрѣ отмѣченнаго съуженія русла, и доходитъ до 9,60 саженъ maximum, въ части рѣки между Чобручами и Маяками; глубина перекатовъ (наименьшая) колеблется между 0,25 и 0,65 сажени. Отъ Маяковъ до устья глубина Днѣстра заключается въ предѣлахъ отъ 2 до 6 саженъ; средняя глубина гирла Таранчукъ Суровцева равна 2 саженямъ; глубина воды на барахъ Днѣстра измѣняется въ зависимости отъ направленія вѣтра на морѣ и лиманѣ; на рѣчномъ барѣ естественная глубина равна 0,60 с. ($4^1/_4'$), при сѣверныхъ же вѣтрахъ она доходитъ до 0,20 с. ($1^1/_2'$); баръ гирла Таранчукъ Суровцева обмелѣлъ до 0,40 с. (3′), а при сгонномъ вѣтрѣ глубина на немъ бываетъ всего около 0,10 сажени. Глубина Днѣстровскаго лимана заключается въ предѣлахъ отъ 3′ до 8′, на фарватерѣ имѣется не менѣе 5′, а наибольшая 8 футовая глубина наблюдается въ сѣверо-восточной части его за дельтой Днѣстра, такъ что гирло Таранчукъ Суровцева представляло бы прямой выходъ на эту глубину, если бы не было закрыто баромъ.

Цареградское гирло, представляющее выходъ изъ лимана въ море, имѣетъ ширину около 130 саж. и

глубину не менѣе 4 сажень; Очаковское гирло, представляющее второй, сѣверный выходъ, при ширинѣ 100 саж. имѣетъ глубину въ среднемъ около 1 сажени; въ прилегающей части лимана глубина не болѣе 0,60 саж.; входъ въ гирло съ его стороны засоренъ камнями, почему и не пригоденъ для судоходства; морской баръ передъ гирлами покрытъ обыкновенно водой на 1,5 саж., южный же вѣтеръ въ состояніи уменьшить эту глубину до 1,2 саж.

Изъ разсмотрѣнія всѣхъ приведенныхъ глубинъ Днѣстра явствуетъ, что онѣ не могутъ считаться чрезмѣрно малыми по сравненію съ другими русскими рѣками, какъ-то: Припетью, Камой, Верхней Волгой, гдѣ часто встрѣчаются на перекатахъ глубины 8, 10 и 12 вершковъ.

Общее паденіе Днѣстра=600 mtr.=422 саж. Высота горизонта Днѣстра при устьѣ Збруча надъ уровнемъ моря=117 mtr.=55 саж., и такимъ образомъ средній уклонъ русской части Днѣстра=55:(775×
×500)=0,00014.

Придерживаясь указаннаго выше дѣленія Днѣстра, находимъ, что паденіе рѣки отъ устья Збруча до Могилева равно 25 саж., а уклонъ 25:(185×500)=
=0,0003; отъ Могилева до Выхватинцевъ на 205 верстахъ паденіе — 19 саженъ, а уклонъ 19:(205×
×500)=0,00018; отъ Выхватинцевъ до Бендеръ на протяженіи 190 верстъ паденіе—8,50 саж., а уклонъ 8,5:(190×500)=0,00009; отъ Бендеръ до устья, на протяженіи 195 верстъ паденіе—2,50 саж. и уклонъ 2,5:(195×500)=0,000026; наконецъ, у самаго устья уклонъ равенъ 0,000022.

Въ нижней части рѣки паденіе распредѣляется довольно равномѣрно по продольной профили, но въ части отъ границы до Бендеръ, изобилующей перекатами, паденіе въ меженное время сосредоточивается, главнымъ образомъ, на перекатахъ, и при нулевомъ горизонтѣ, въ средней части Днѣстра, 53 версты протяженія перекатовъ имѣютъ въ общемъ паденіе 12,46 саж., или по 0,223 саж. на одну версту, а 114 верстъ соотвѣтствующихъ плесовъ имѣютъ паденіе лишь 5,37 саж.

или по 0,047 саж. на версту. Такимъ образомъ, продольный профиль горизонта воды въ межень имѣетъ обычный, свойственный рѣкамъ ступенчатый характеръ.

При высокой водѣ уступы сглаживаются, такъ что, напримѣръ, при подъемѣ воды на 1,76 саж. надъ нулемъ, паденіе на перекатахъ на версту уменьшается съ 0,223 до 0,084, а на плесахъ увеличивается съ 0,047 до 0,108 саж., и такимъ образомъ уклоны на плесахъ становятся больше, чѣмъ на смежныхъ перекатахъ.

Въ кривыхъ частяхъ уклонъ больше чѣмъ въ прямыхъ. Это особенно замѣтно при высокихъ горизонтахъ, такъ, напримѣръ, при высотѣ воды 1,7 саж. надъ нулемъ водомѣрнаго поста въ Жванцѣ, на $82^1/_2$ версты кривыхъ участковъ средней части Днѣстра приходится паденія 0,933 саж., что даетъ 0,113 саж. на версту, а на $97^1/_2$ версты прямыхъ участковъ остается 8,62 саж. паденія, въ среднемъ 0,0087 саж. на версту.

Скорости теченія Днѣстра значительно мѣняются по величинѣ въ различныхъ его частяхъ, уменьшаясь отъ верховьевъ къ устью. При низкихъ водахъ скорости на перекатахъ значительно больше скоростей плесовъ, а при высокомъ горизонтѣ онѣ болѣе или менѣе сравниваются съ ними. Наивысшій предѣлъ наблюдавшихся скоростей въ верхней части рѣки—2 сажени въ 1 секунду; среднія меженнія скорости въ верхней и средней частяхъ колеблются между 0,35 и 0,75 саж., а въ нижней, луговой части—между 0,15 и 0,50 саж.; въ самомъ устьѣ скорость иногда падаетъ до 0,10 саж., въ среднемъ же равна 0,15 сажени.

Въ рукавѣ Турунчукъ наблюдалась скорость въ 0,143 и 0,306 саж. въ 1 секунду, въ гирлѣ Таранчукъ Суровцева наблюденія дали 0,125 и 0,135 саж. въ 1 секунду; въ Цареградскомъ гирлѣ скорость превосходитъ иногда 1 саж. въ секунду, при направленіи теченія къ морю; возможное подъ вліяніемъ вѣтровъ обратное теченіе изъ моря въ лиманъ совершается при скорости не болѣе 0,21 саж.; также возможно обратное теченіе изъ лимана въ самый Днѣстръ, когда дуютъ южные сильные вѣтры.

По даннымъ инженера Лохтина, общегодовое количество водъ протекающихъ по Днѣстру колеблется между 940 милліонами куб. саж. въ 1860 году—и 371 милліономъ куб. саж. въ 1862 году. Въ среднемъ проносится 700 мил. кубич. саж. въ годъ, причемъ на лѣто съ 1 марта по 1 ноября приходится 484 милліона куб. саж., а на зиму 216 мил. саж. Въ мѣсячныхъ расходахъ какъ наименьшій отмѣченъ сентябрь 1862 г.—3 милліона кубовъ, какъ наибольшій мартъ 1877 г. 272 мил. куб. Въ среднемъ мартъ считается самымъ многоводнымъ мѣсяцемъ Днѣстра, съ расходомъ въ 96 милліоновъ кубовъ; затѣмъ расходъ постепенно падаетъ, и въ сентябрѣ протекаетъ въ среднемъ 37 милліоновъ кубовъ, послѣ чего начинается опять прибыль воды.

Для наглядности приводимъ средніе мѣсячные расходы Днѣстра:

	Протекаетъ мил. куб. саж.
Въ Январѣ и Февралѣ	119
„ Мартѣ	96
„ Апрѣлѣ	79
„ Маѣ	65
„ Іюнѣ	62
„ Іюлѣ	57
„ Августѣ	45
„ Сентябрѣ	37
„ Октябрѣ	42
„ Ноябрѣ и Декабрѣ	96

Мѣсяцы августъ, сентябрь, октябрь, ноябрь и декабрь являются такимъ образомъ весьма продолжительнымъ періодомъ низшаго меженностоянія Днѣстра. Въ остальное время по рѣкѣ проходятъ паводки, непрерывно чередуясь, начиная съ весенняго половодья. Происхожденіе ихъ зависитъ отъ различныхъ причинъ, каковы: верховые ливни въ бассейнѣ Днѣстра, таяніе горныхъ снѣговъ въ бассейнѣ горныхъ притоковъ, весеннее таяніе снѣговъ въ бассейнахъ равнинныхъ притоковъ, наконецъ лѣтніе ливни въ средней и нижней части Днѣстра.

Меженніе секундные расходы Днѣстра незначительны: у Могилева они колеблятся отъ 14 до 8 куб. саж. въ самую засуху; въ нижней части Днѣстра изысканія, произведенныя въ 95—96 годахъ, дали расходъ въ 12 куб. саж. въ 1 секунду при горизонтѣ, близкомъ къ нулевому; такимъ образомъ расходъ воды въ Днѣстрѣ не увеличивается къ устью, какъ то замѣчается на равнинныхъ рѣкахъ: Волгѣ, Днѣпрѣ и т. д. При большомъ паводкѣ Днѣстръ несетъ въ секунду до 400 куб. саж. воды, такимъ образомъ отношеніе наибольшаго расхода къ наименьшему равно 400/8 = 50. Меженніе расходы наиболѣе значительныхъ рѣчекъ, впадающихъ съ лѣвой стороны въ Днѣстръ, слѣдующіе: Збруча — 1,11 куб. саж., Смотрича — 0,27 куб. саж.; Ушицы—0,25 куб. с., Мурафы—0,32 куб., а расходы правыхъ горныхъ притоковъ суть: Реута — 0,07 куб. с., Икеля—0,01 куб., Быка—0,025 куб., Ботны — 0,005 куб. с.; правые притоки впадаютъ въ нижнемъ теченіи Днѣстра и, принося ничтожное количество воды, въ отношеніи питанія рѣки въ меженнее время значенія не имѣютъ. Такимъ образомъ главное мѣсто въ дѣлѣ питанія Днѣстра занимаютъ лѣвые верхніе притоки, обильные водою.

Ниже селенія Молдавскія Чобручи Днѣстръ, отдѣляя отъ себя рукавъ Турунчукъ, дѣлитъ свой расходъ между обоими руслами. Произведенныя въ 95—96 годахъ наблюденія дали слѣдующіе результаты: въ одномъ случаѣ расходъ Днѣстра выше отдѣленія Турунчука былъ 32,07 куб. саж., а ниже его—23,84 куб. саж.; расходъ Турунчука 11,14 куб. саж., т. е. около $^1/_3$ всего расхода Днѣстра; въ другомъ случаѣ расходъ Днѣстра выше отдѣленія Турунчука опредѣлился въ 11,97 куб. саж., а ниже его въ 9,65 к. с., расходъ въ Турунчукѣ 2,35 к. с., т. е. около $^1/_5$ всего расхода Днѣстра.

При сліяніи Турунчука съ Днѣстромъ черезъ Бѣлое озеро, расходъ Днѣстра ниже Бѣлаго озера былъ опредѣленъ въ 32,42 куб с., а выше его въ 23,95 к. с., расходъ Турунчука передъ Бѣлымъ озеромъ въ—8,49 к. с., составляя такимъ образомъ четвертую часть всего расхода Днѣстра; откуда слѣдуетъ, что въ Турунчукъ от-

ходитъ отъ $^1/_3$ до $^1/_5$ всего количества Днѣстровской воды.

Подходя къ устью, Днѣстръ опять дѣлитъ свою воду между гирломъ Таранчукъ Суровцева и главнымъ рукавомъ, и изысканіями 1895 года были опредѣлены слѣдующіе расходы въ Днѣстрѣ: выше гирла 25,72 куб. саж. и ниже гирла 11,31 куб. с., а въ Таранчукѣ Суровцева 9,29 куб. с. и 10,84 куб. с. въ секунду. Въ случаѣ нагоннаго вѣтра въ это гирло поступаетъ большее количество воды за счетъ главнаго устья, въ которомъ теченіе замедляется противодѣйствіемъ вѣтра; при западномъ вѣтрѣ замѣчается обратное явленіе.

Какъ уже сказано, годичное теченіе Днѣстра характеризуется почти непрерывнымъ чередованіемъ паводковъ, проходящихъ по рѣкѣ въ теченіе весны, лѣта и осени (съ марта по октябрь мѣсяцы), и въ силу этого необходимо разсмотрѣть подробнѣе это явленіе. Въ типичномъ случаѣ, по имѣющимся наблюденіямъ и выводамъ Лохтина, паводки проходятъ по рѣкѣ въ видѣ волны громаднаго протяженія, передній скатъ которой значительно круче задняго, очень пологаго. Уклонъ передняго ската достигаетъ иногда до 0,04, скорость движенія гребня паводка составляетъ около 6 верстъ въ часъ; нормальная высота — 0,40 — 0,60 саж., но иногда бываютъ повышенія горизонта до 3-хъ сажень надъ нулевымъ уровнемъ. Отъ начала повышенія горизонта въ данномъ мѣстѣ до наивысшаго стоянія, то есть до прохожденія гребня паводка, проходитъ отъ 15 до 40 часовъ; подъемъ воды совершается вначалѣ медленно, а далѣе съ возрастающей быстротой, и можетъ дойти до 0,30 саж. по вертикали въ часъ; послѣдующій спадъ воды бываетъ быстръ только въ своемъ началѣ, полное же возвращеніе воды къ прежнему уровню растягивается на недѣльные періоды и наблюдается лишь при отсутствіи новаго паводка. Протяженіе передней части двигающагося по рѣкѣ паводка, составляетъ отъ 100 до 300 верстъ; хвостовая же часть можетъ быть значительно длиннѣе. Таковъ общій характеръ паводковъ, идущихъ съ верхнихъ частей Днѣстра; паводки, образующіеся въ нижней части рѣки,

изливаясь на идущій по рѣкѣ верховой поводокъ, могутъ измѣнить его уклонъ и правильность прохожденія.

Высокіе стремительные паводки вызываются сильными ливнями на большомъ протяженіи бассейна; они проносятъ сотни милліоновъ кубическихъ саженъ воды (240 милліон. куб. въ августѣ 1882 г., 340 милліоновъ въ іюнѣ 1884 года), подымая уровень ея до края обрывистыхъ береговъ (2—3 саж.) и развивая скорость воды до двухъ саженъ въ секунду; во время такихъ паводковъ судоходство прекращается.

Изученіе чередованія паводковъ на Днѣстрѣ за многіе годы, съ цѣлью выясненія ихъ закономѣрности, позволило установить слѣдующую схему общаго колебанія воды въ рѣкѣ: подъемъ водъ весенняго половодья длится съ начала февраля до середины марта, до апрѣля воды Днѣстра удерживаются на высокомъ уровнѣ, затѣмъ начинается спадъ, продолжающійся до начала іюня; далѣе, между 5 и 10 іюня образуется паводокъ, называемый Петровскимъ, меньшей силы чѣмъ весенній, но спадающій чрезвычайно медленно до конца августа; пониженіе горизонта однако перебивается еще 2 малозначительными паводками, обнаруживающимися около 20 іюня и между 10 и 15 августа; послѣдній паводокъ называется Спасовскимъ.

Весенній паводокъ слѣдуетъ приписать таянію снѣговъ въ равнинной части бассейна Днѣстра, лѣтній— таянію снѣговъ горнаго бассейна и выпаденію дождей въ верховьяхъ; сильные дожди въ средней и нижней частяхъ рѣки подымаютъ уровень воды всего на нѣсколько сотыхъ сажени. Въ нижней части рѣки паводки мало ощутительны вслѣдствіе большой глубины русла и растеканія воды по плавнямъ.

Изъ изложенныхъ условій питанія Днѣстра водами слѣдуетъ, что онъ располагаетъ весьма значительными запасами воды, поддерживающими горизонтъ на повышенномъ уровнѣ, при помощи частыхъ попусковъ въ видѣ паводковъ, въ теченіе весны и почти всего лѣта; меженнее состояніе воды наблюдается сравнительно рѣдко, нулевой горизонтъ бываетъ въ среднемъ въ те-

ченіе лишь 20 дней въ навигацію, преимущественно въ осеннее время, къ сожалѣнію самое дорогое для судоходства по обилію грузовъ; зимнее маловодье значенія не имѣетъ, такъ какъ въ это время судоходство прекращается.

Въ обыкновенныя зимы Днѣстръ замерзаетъ, но иногда, какъ напримѣръ въ 1901—1902 годахъ, ледостава не бываетъ вовсе, а наблюдается лишь образованіе сала и небольшой ледоходъ; такихъ годовъ приходится въ среднемъ одинъ на пять. Изъ десятилѣтнихъ (1882—1891) наблюденій установлено, что ледоставъ происходитъ во второй половинѣ ноября и первой половинѣ декабря, а весенній ледоходъ въ концѣ февраля и первой половинѣ марта, при чемъ раньше освобождается отъ льда верхняя часть рѣки; продолжительность ледохода весною—отъ 7 до 12 дней, осенью отъ 22 до 31 дня, и такимъ образомъ рѣка свободна для плаванія отъ 8 до 10 мѣсяцевъ. Въ лиманѣ ледоставъ происходитъ нѣсколько позднѣе, въ концѣ ноября и въ декабрѣ, вскрытіе же въ первой половинѣ марта; въ среднемъ, лиманъ находится подъ льдомъ $2^1/_2$ мѣсяца.

Въ теченіе зимы ледъ на лиманѣ часто взламывается вѣтромъ, а при послѣдующихъ морозахъ льдины снова смерзаются. Ледоходъ въ лиманѣ и нижнемъ Днѣстрѣ не опасенъ судамъ вслѣдствіе небольшой толщины льда, не болѣе 0,15 саж., къ тому-же верховой ледъ изъ Днѣстра лишь небольшою частью проходитъ въ лиманъ, попадая по дорогѣ въ Бѣлое озеро, гдѣ и остается до растаянія. На верхней и средней части Днѣстра толщина льда доходитъ до аршина, и потому при стремительности теченія ледоходъ для судовъ весьма опасенъ.

Въ очеркѣ строенія долины Днѣстра уже обрисованъ въ достаточной степени характеръ его береговъ; остается добавить, что въ верхней и средней части рѣки по большей части устойчивы оба берега, какъ нагорный, каменистый, такъ и болѣе низкій, песчано-глинистый; откосы ихъ покрыты растительностью, и размывы береговъ происходятъ рѣдко. Напротивъ, въ

нижней части рѣки, отъ Чобручей до лимана, песчаные и глинистые берега становятся не устойчивыми, подмываются и часто срѣзаются рѣкой на большомъ протяженіи; прибрежные деревья и кусты валятся при этомъ въ рѣку, образуя карчи. Нерѣдко отъ такихъ подмывовъ годъ за годомъ страдаютъ расположенные на берегу сады. Замѣтимъ, что размыву подвергаются не только вогнутые берега, но и выпуклые.

Ниже Молдавскихъ Чобручей, гдѣ начинаются плавни, берега низменны и покрыты кустами, камышомъ или травой; размыву они не подвержены, такъ какъ теченіе здѣсь спокойное; въ берегахъ часто встрѣчаются протоки, чрезъ которые вода изливается при подъемѣ горизонта въ плавни; нерѣдко протоки эти имѣютъ оросительное значеніе для расположенныхъ по нимъ бахчей и огородовъ.

Грунтъ дна рѣки отражаетъ на себѣ въ общемъ свойства береговъ ея; въ верхней части отъ границы до Выхватинцевъ онъ по преимуществу каменистый, такъ что дно состоитъ или изъ каменной плиты сланцеватой или известковой, или изъ крупнаго слежавшагося хряща, по большей части цементированнаго глиной; впрочемъ, мѣстами попадаются и песчаные участки, преимущественно въ нижнемъ концѣ этой части; отъ Выхватинцевъ до Бендеръ грунтъ дна песчано-глинистый, а косы и мели преимущественно песчаныя; ниже Бендеръ, до Маякъ, начинается осажденіе ила изъ воды Днѣстра, и дно имѣетъ песчано-илистый составъ; дно лимана по преимуществу илистое, мѣстами встрѣчается раковистый песокъ (Чигирская мель); рѣчные бары состоятъ изъ слежавшагося плотнаго вязкаго ила, мѣстами съ ракушкой, а морской баръ изъ крупнаго песка съ ракушкой, а въ нижнемъ слоѣ съ иломъ.

Воды Днѣстра во время паводковъ очень мутны и несутъ большое количество илу, глины и песку, во взвѣшенномъ состояніи, а также перекатываютъ по дну крупный гравій и даже камни значительной величины. Эти матеріалы попадаютъ въ рѣку весьма различно: по установившемуся мнѣнію, илъ является

продуктомъ вымыванія водами каменныхъ породъ горнаго бассейна Днѣстра; гравій, камни, песокъ выносятся въ Днѣстръ изъ боковыхъ притоковъ и овраговъ во время дождей; песокъ и глина является продуктомъ размыва береговъ; постоянная переработка ложа рѣки также даетъ матеріалъ всѣхъ указанныхъ наименованій, для отложенія его въ видѣ наносовъ въ мѣстахъ рѣки съ меньшею скоростью.

Выносы матеріаловъ въ рѣку изъ боковыхъ овраговъ достигаютъ значительныхъ размѣровъ; воды ихъ, извергаясь по пластамъ каменныхъ береговыхъ образованій, отрываютъ и валятъ въ рѣку камни различныхъ размѣровъ, отъ щебня до большихъ глыбъ; конусъ, образуемый этими продуктами размыва у устья оврага, быстро заносится иломъ и пескомъ. Въ результатѣ получается пологая, вдающаяся въ русло рѣки плотная каменистая отмель, не поддающаяся размыву, стѣсняющая живое сѣченіе русла и отбрасывающая теченіе къ противоположному берегу; проходя надъ такими отмелями вода рѣки бурлитъ, чѣмъ вѣроятно, и объясняется мѣстное ихъ названіе „бурнакъ“. Бурнаки, производя неправильности теченія, иногда служатъ причиной аваріи громоздкихъ судовъ, которые сильной струей могутъ быть брошены на нихъ.

Относительно разнаго рода отложеній, производимыхъ Днѣстромъ въ своемъ руслѣ, слѣдуетъ отмѣтить, что гравелистыя мели и косы верхней части рѣки, сцементированныя иломъ и глиной, представляются чрезвычайно плотными по своему составу и покрытыми сверху какъ бы утрамбованной каменной одеждой, въ силу чего онѣ очень трудно поддаются размыву, и гдѣ требуется устраненіе такой мели, тамъ неизбѣжна помощь землечерпанія. Напротивъ, песчано-глинистыя отмели, и даже цѣлые острова нижней части чрезвычайно легко образуются, смываются и переносятся Днѣстромъ.

Острова довольно малочисленны на Днѣстрѣ; одни изъ нихъ, находящіеся въ періодѣ образованія, представляютъ плоское возвышеніе изъ воды, съ пологими откосами, быстро покрывающееся лозою и травянымъ

90763

покровомъ; другіе, напротивъ, уничтожаются рѣкой, имѣя берега крутые, обрывистые, осыпающіеся въ рѣку. Нѣкоторые изъ острововъ присоединены къ берегу поперечными дамбами, устроенными при выправленіи рѣки.

Мутность воды Днѣстра не установлена точно за неимѣніемъ точныхъ наблюденій; приблизительно можно принять содержаніе взвѣшенныхъ частей въ водѣ при впаденіи Днѣстра въ лиманъ около $0{,}01\%$ по объему. Исходя изъ этого положенія и принимая средній годовой расходъ Днѣстра въ 700 милліоновъ куб. саж., получимъ годовой объемъ наносовъ илистаго состава, влекомыхъ Днѣстромъ до устья, въ 70.000 куб. саж. Если предположить, что весь илъ осѣдаетъ въ лиманѣ равномѣрнымъ слоемъ, то при площади лимана 337 верстъ толщина ежегоднаго осадка составитъ $\frac{70\,000}{337 \times 500 \times 500} = \frac{70.000}{8.425} = 0.00084$ саж.; откуда слѣдуетъ, что дно лимана наростаетъ медленно, тѣмъ болѣе, что осѣвшій, но не успѣвшій слежаться на днѣ лимана илъ часто взмывается волненіемъ и выносится черезъ гирла въ море. Дѣйствительно, сравненіе глубинъ лимана по промѣрамъ 1830 г.(карта Манганари) и по промѣрамъ 1895 г. (карта Руммеля) показываютъ, что повсемѣстнаго повышенія дна лимана не произошло, но замѣчаются частныя повышенія на барѣ гирла Таранчукъ Суровцева, у восточнаго берега лимана и въ юговосточномъ углу его; наибольшая ихъ величина доходитъ до 1 фута.

Количества матеріала болѣе крупнаго, вынесеннаго въ Днѣстръ его притоками и оврагами, а также получающагося путемъ размыва береговъ, не поддается исчисленію. Должно замѣтить, что этотъ матеріалъ цѣликомъ сохраняется въ руслѣ, перекладываясь лишь съ мѣста на мѣсто, и движенія его чрезъ устье Днѣстра и лиманъ не замѣчается.

Укрѣпленіе подмываемыхъ береговъ и закрѣпленіе выносовъ въ устьяхъ овраговъ могли бы оградить русло рѣки отъ засоренія, каменистыхъ, гравелистыхъ и песчаныхъ, а береговая рубка деревьевъ, могущихъ въ

скоромъ времени упасть въ рѣку, — предотвратить образованіе карчей.

Извилистость Днѣстра вообще велика и наиболѣе извилистой является его нижняя часть, отъ Бендеръ до устья.

Въ австрійской приграничной части и въ верхней русской, Днѣстръ выполняетъ большіе повороты плавными кривыми большихъ радіусовъ, отъ 2 до 10 верстъ. Въ средней части, отъ Могилева до Выхватинцевъ, извилины становятся болѣе сжатыми; средній радіусъ кривыхъ здѣсь около 600 саж., а наименьшій 100 саж. при углѣ поворота 63°, у Рашкова; протяженіе кривыхъ составляетъ 46% всей длины. Отъ Выхватинцевъ до Бендеръ радіусы кривыхъ сохраняютъ указанныя величины, но относительное протяженіе кривыхъ уменьшается, и онѣ составляютъ не болѣе 40% общій длины участка. Ниже Бендеръ, съ началомъ плавней и отдѣленіемъ Турунчука, начинается цѣпь непрерывныхъ извилинъ, и углы поворота доходятъ до 180° и даже болѣе, такъ что рѣка течетъ подъ самыми разнообразными румбами, при среднемъ радіусѣ кривыхъ около 100 саж. и наименьшемъ 40 саж.

Поперечныя профили Днѣстра на мелкихъ мѣстахъ имѣютъ видъ треугольника, вершина котораго, т. е. самое глубокое мѣсто профили, приближается къ вогнутому берегу, иногда къ выпуклому и рѣдко располагается на серединѣ профили; часто на перекатахъ водное сѣченіе представляетъ неширокую полосу съ нѣсколькими случайными углубленіями. Въ глубокихъ плесахъ поперечныя профили имѣютъ обыкновенно симметричное трапецевидное или округлое очертаніе.

Сказаннымъ исчерпывается общее гидро-графическое описаніе Днѣстра; въ него по возможности вошли всѣ данности, могущія охарактеризовать рѣку.

Перекаты и другія затруднительныя мѣста. Теперь перейдемъ къ описанію мѣстъ рѣки, представляющихъ затрудненія судоходству. Такими мѣстами являются перекаты, пороги, мели, крутыя излучины и т. п.

Въ Австріи рѣка имѣетъ на перекатахъ глубины до 8 вершковъ; въ пограничной части отъ Онуты до

Исаковецъ, гдѣ происходитъ только сплавъ плотовъ изъ Австріи, затрудненія въ мелкую воду встрѣчаются въ нѣсколькихъ мѣстахъ, числомъ до десяти; наиболѣе серьезные перекаты – въ Перебійковцахъ и Рухотинѣ— съ гравелистымъ дномъ и глубиною въ мелководье до 8 вершковъ.

Отъ австрійской границы до Могилева затруднительны слѣдующія мѣста рѣки:

Возлѣ Исаковецкой таможни, на границѣ съ Австріей, отложились въ Днѣстрѣ выносы пограничной рѣчки Збруча въ видѣ плотной гравелистой отмели, которая затрудняетъ передачу плотовъ въ Россію лѣвымъ берегомъ и заставляетъ ихъ 2 раза переваливать черезъ рѣку. Расчистка ее драгами приноситъ пользу лишь на короткое время.

Перекатъ Жванецъ имѣетъ длину 3 версты, начало его въ $^1/_2$ верстѣ отъ австрійской границы, а конецъ въ $3^1/_2$ верстахъ; грунтъ на немъ гравелистый. Въ предѣлахъ переката два острова, расположенные одинъ за другимъ, изъ коихъ верхній, низкій, имѣетъ видъ песчаной отмели, а нижній, болѣе возвышенный, прирастаетъ къ лѣвому берегу. Ходъ держится влѣво отъ верхняго острова и переваливаетъ къ правому берегу между островами; на перевалѣ самое мелкое мѣсто переката, длиной до 100 сажень, глубиною въ межень до 8 вершковъ.

Перекатъ Брага, на 4 и 5 верстѣ отъ австрійской границы, имѣетъ длину 1,5 версты; ходъ широкій и прямой, но глубина бываетъ до 8 вершковъ; протяженіе мели до 150 саж.; дно на перекатѣ плитное.

Перекатъ Хотинъ, на 7 и 8 верстѣ отъ Австрійской границы; длина его 1,4 версты, глубина до 16 вершковъ, но ходъ подходитъ близко къ правому берегу при очень быстромъ теченіи. Наплавныя мельницы, стоящія на перекатѣ, очень стѣсняютъ ходъ судовъ.

Перекатъ Доробаны, на 10—14 верстѣ отъ границы, имѣетъ длину до 4 верстъ, широкій прямой ходъ и наименьшую глубину до 10 вершковъ, встрѣчающуюся на протяженіи полуверсты.

У деревни Гринчукъ, отъ 14 до 22 версты, имѣются

на рѣкѣ 4 мелкіе мѣста, съ глубиной не меньше 16 вершковъ, протяженіемъ въ 150, 450, 300 и 150 сажень; ходъ на этихъ мѣстахъ хорошій. Кромѣ того, выше д. Гринчукъ, на 17 верстѣ у праваго берега отложился большой бурнакъ, стѣсняющій судовой ходъ.

У Малиновки, на 25 верстѣ, имѣется мелкое мѣсто съ глубиной въ 16 вершковъ на протяженіи полуверсты; ходъ удобный.

Перекатъ Бырново, на 27—29 верстѣ, имѣетъ длину 1,5 версты; расположенъ на прямомъ участкѣ, ходъ хорошій, иногда мелкій до 10 вершковъ.

Далѣе, у села Мошинецъ, на верстахъ 30-й, 31-й и 32-й имѣется 3 перемела въ руслѣ, съ глубиной до 16 вершковъ при самомъ низкомъ горизонтѣ, длина конхъ 100, 150 и 50 саж.; ходъ удобный.

Перекатъ Коновка длиною въ 3,5 версты, на 34—38 верстахъ отъ австрійской границы; глубина въ малую воду доходитъ до 12 вершковъ; расположенъ на изгибѣ рѣки у острова; ходъ у праваго берега, ниже острова, дѣлаетъ крутую извилину; мелкія мѣста расположены у обоихъ концовъ острова.

Перекатъ Соколъ, на 40—43 верстѣ, имѣетъ длину 2,5 версты; глубина доходитъ до 8 вершковъ. Расположенъ въ кривой, на перекатѣ имѣется небольшой островокъ; дно плитное. Самое мелкое мѣсто въ нижней части на протяженіи до 100 сажень. Ходъ извилистый и очень неудобный.

У селенія Устье, на 46 верстѣ, имѣется мелкое мѣсто до 100 саж. длины съ глубиной до 16 вершковъ. Нѣсколько выше, при впаденіи Смотрича, у лѣваго берега отложился въ рѣкѣ бурнакъ.

Перекатъ Вороновица на 50—51 верстахъ, протяженіемъ 1,8 версты. Наименьшая глубина его 8 вершковъ. Расположенъ въ концѣ длиннаго прямаго плеса. Имѣетъ прямой и удобный ходъ, но обмелѣваетъ на протяженіи болѣе версты.

Перекатъ Мукша, на 59—60 верстахъ, имѣетъ длину въ 1,5 в. Глубина падаетъ въ мелководье до 14 вершковъ; ходъ прямой и широкій, съ переваломъ въ концѣ переката; мелокъ на всемъ протяженіи.

На 61-й верстѣ, слѣва, у деревни Баговицы, выносами изъ оврага образовался большой бурнакъ, выступающій до половины рѣки, на который теченіемъ наноситъ плоты.

Перекатъ Макаровка, на 64—65 верстахъ, длиной 2 версты, расположенъ на заворотѣ рѣки, выше котораго имѣется значительная песчаная отмель. При очень быстромъ теченіи, обладаетъ двумя ходами: правый болѣе глубокій, но кружный, съ глубиной до 11 вершковъ, и лѣвый болѣе прямой, съ глубиной 10 вершковъ; разница въ 1 вершокъ сохраняется и при болѣе высокихъ горизонтахъ. Ходы раздѣляются бугромъ съ глубиною 6 вершковъ, на который наноситъ плоты, не успѣвшіе направиться на одинъ изъ ходовъ. На самомъ поворотѣ рѣки дно изъ мягкой, сланцеватой плиты; здѣсь расположено самое мелкое мѣсто переката, длиной до 80 саж.; вода на немъ образуетъ замѣтный для глазъ перепадъ, черезъ который очень трудно взводить суда. При вскрытіи рѣки въ этомъ поворотѣ образуется заторъ, такъ какъ ледъ примерзаетъ и къ плитному дну, и къ отвѣснымъ скалистымъ берегамъ.

На 65-й верстѣ, выше деревни Луки, съ праваго берега изъ овраговъ вынесенъ большой бурнакъ, стѣсняющій судовой ходъ.

Перекатъ Луки, длиной 1 версту, на 69—70 верстахъ отъ австрійской границы, имѣетъ прямой хорошій ходъ и глубину не менѣе 14 вершковъ; въ предѣлахъ переката 2 бурнака, одинъ справа, другой слѣва.

Перекатъ Марьяновка, протяженіемъ въ 2 версты, на 72—73 верстахъ, обладаетъ прямымъ и широкимъ ходомъ по лѣвую сторону острова, находящагося на перекатѣ; онъ обмелѣваетъ до 8 вершковъ такъ, что затрудняетъ прохожденіе даже порожнихъ плотовъ. Островъ длинный, песчаный; съ правой стороны его имѣется также ходъ, узкій и глубокій, отнимающій много воды.

Перекатъ Демшинъ, на 75—76 верстѣ отъ границы, длиной въ 1 версту, имѣетъ удобный ходъ съ глубиной не менѣе 13 вершковъ.

Перекатъ Субочь, на 78—80 верстахъ, имѣетъ 2-хъ верстную длину; ходъ широкій и прямой, но съ глубиной въ мелководье до 10 вершковъ.

Перекаты Грушево, Бабино и Бабій бродъ, протяженіемъ 1,5; 0,9; 1,5 версты, тянутся одинъ за другимъ отъ 80 по 86 версту. Глубина на нихъ падаетъ соотвѣтственно до 8, 9 и 7 вершковъ. На каждомъ изъ нихъ по песчаному острову; одинъ изъ острововъ приростаетъ къ берегу; ходъ извилистъ, узокъ и тѣмъ неудобенъ для плотовъ; въ предѣлахъ перекатовъ 2 бурнака, искривляющіе ходъ.

Перекатъ Студеница имѣетъ длину 3 версты, расположенъ на 89—92 верстахъ; глубина судоваго хода бываетъ до 9 вершковъ. По серединѣ русла на перекатѣ большой островъ. Ходъ у праваго берега прямой, но не вездѣ широкій, стѣсненный бурнаками.

Перекатъ Бакота длиной $2^1/_2$ версты, на 94—96 верстахъ отъ границы; глубина до 12 вершковъ, рѣка широкая, ходъ прямой, теченіе черезвычайно быстрое.

На второй половинѣ 96 версты рѣка дѣлаетъ крутой поворотъ, около 100 саж. длиною, при центральномъ углѣ около 110°, ширинѣ русла 60 саж. и глубинѣ не менѣе 24 вершковъ. Это наиболѣе крутой заворотъ въ верхней части рѣки.

Перекатъ Комарово, длиной $1^1/_2$ версты, на 97—98 верстахъ. У праваго берега островъ и около него плотная каменистая отмель, отбрасывающая ходъ на поворотѣ рѣки къ лѣвому берегу, подъ отвѣсные скалы; плоты не рѣдко прибиваетъ къ нимъ, такъ какъ теченіе чрезвычайно сильное. Наименьшая глубина бываетъ 11 вершковъ.

Перекатъ Дурниковцы расположенъ на 100—102 верстахъ, имѣетъ длину 2,2 версты. Наименьшая глубина 10 вершковъ. Расположенъ въ широкомъ, прямомъ участкѣ рѣки; качества хода хорошія.

Ушицкій порогъ расположенъ на 106-ой верстѣ; имѣетъ видъ большого бурнаго перепада; ходъ прямой и удобный, но при низкой водѣ узокъ и имѣетъ глубину до 12 вершковъ. Теченіе чрезвычайно быстрое, но все-таки у лѣваго берега возможенъ взводъ судовъ.

Перекатъ Карманъ на 109—110 верстахъ отъ границы, длиной 1 версту, имѣетъ удобный ходъ; глубина не менѣе 16 вершковъ.

Перекатъ Покосъ, на 112 верстѣ, длиной 0,8 версты,

обладаетъ глубиной не менѣе 13 вершковъ; ходъ широкій, но на самомъ перекатѣ переваливаетъ съ лѣваго берега на правый, при чемъ струя идетъ поперекъ хода и наноситъ суда на нижележащій перемелъ, гдѣ глубина бываетъ до 4 вершковъ. Два бурнака въ предѣлахъ переката искривляютъ ходъ.

На 117-ой и 118-ой верстахъ, по серединѣ русла, большіе камни, съ глубиной надъ ними до 8 вершковъ: они лежатъ внѣ хода, но близко къ нему, и могутъ быть опасны для судовъ; надъ камнями вода сильно бурлитъ.

Перекатъ Лоевцы, на 119—124 верстахъ, имѣетъ протяженіе $4^1/_2$ версты, при наименьшей глубинѣ 10 вершковъ. Расположенъ въ двойномъ заворотѣ рѣки съ уширеніями русла на закругленіяхъ. На обоихъ поворотахъ имѣется по острову; у верхняго острова большая каменная мель; судовой ходъ въ правомъ рукавѣ.

Перекатъ Хребтіевка, на 125—127 верстахъ, длиной 2 версты. По серединѣ переката островъ; ходъ въ лѣвомъ протокѣ, при глубинѣ его до 9 вершковъ, въ другомъ рукавѣ бываетъ на вершокъ меньше. На глубокомъ ходу, который довольно извилистъ, дно плитное. Въ мѣстѣ раздѣленія ходовъ плоты иногда садятся на бугоръ. У лѣваго берега имѣется еще другой островъ, отдѣленный отъ него мелкимъ протокомъ.

На 129 верстѣ, выше деревни Непоротово, имѣется въ руслѣ рѣки небольшой каменистый островокъ, подъ названіемъ „Борисъ“, судоходства не стѣсняющій.

Перекатъ Непоротово, на 131—133 верстахъ, имѣетъ протяженіе 2,2 версты. Мелкія мѣста вверху и внизу переката, глубина на нихъ не менѣе 12 вершковъ. Ходъ широкій, прямой и удобный.

Перекатъ Калюсъ, или Вишнево, на 136—138 верстахъ, имѣетъ протяженіе 2,3 версты. Расположенъ въ большомъ уширеніи рѣки на поворотѣ, гдѣ находится значительный островъ; у лѣваго берега, выше острова, устроена продольная струенаправляющая дамба съ траверсомъ, немного не доходящая до острова, а между островомъ и берегомъ запруда, преграждающая теченіе за островомъ; въ настоящее время эти сооруженія прорваны теченіемъ и требуютъ ремонта. Ходъ

въ предѣлахъ переката узокъ и извилистъ. Наименьшая глубина до регулированія была 8 вершковъ, а теперь увеличилась до 10 вершковъ.

Въ началѣ 138-ой версты, съ лѣвой стороны, впадаетъ рѣчка Матерская, которая отложила въ Днѣстрѣ бурнакъ громадныхъ размѣровъ, сильно стѣснившій его теченіе; ходъ отгибается круто кругомъ бурнака, заворачиваясь вправо, и имѣетъ ширину не болѣе 25 саж.

Перекаты Березовскій 1-ый, на 140—141 верстахъ отъ границы, имѣетъ длину 1,5 версты; расположенъ въ прямой части рѣки; на перекатѣ длинный островъ, ниже котораго имѣется мель съ наименьшой глубиной 11 вершковъ; здѣсь черезъ рѣку переправляются въ бродъ. Ходъ прямой и лишь передъ мелкимъ мѣстомъ изгибается, почему при прямомъ теченіи струи, суда иногда сноситъ съ хода.

Перекатъ Березовскій 2-й, въ одну версту длиной, на 143—144 верстахъ, обладаетъ однимъ прямымъ и глубокимъ ходомъ, имѣющимъ глубину въ самую малую воду не менѣе 16 вершковъ. Дно переката плитное.

Противъ деревни Ломачинцы, на протяженіи полуверсты отъ начала 146 версты, на плесѣ обнаруживается въ малую воду перемелъ, съ глубиной воды на немъ до 16 вершковъ.

Перекатъ Ожево, длиной 5 верстъ, на 149—154 верстахъ отъ австрійской границы, съ островомъ у праваго берега, за которымъ имѣется узкій протокъ. Ходъ идетъ у лѣваго берега и ниже острова дѣлаетъ перевалъ вправо, причемъ бурнакъ отъ рѣки Жвана слѣва сжимаетъ русло. Ходъ удобный, и глубина не менѣе 12 вершковъ въ межень.

Перекатъ Козлово, на 158 верстѣ, длиною полверсты, расположенъ въ уширеніи рѣки на поворотѣ, обладаетъ широкимъ и удобнымъ ходомъ, глубина коего бываетъ не менѣе 13 вершковъ.

Перекатъ Казачій бродъ (Казакъ), на 163—164 верстахъ отъ границы, имѣетъ протяженіе 1,3 версты. Глубина въ мелководье падаетъ до 11 вершковъ. Въ серединѣ русла небольшой островъ. Перекатъ регулированъ съ лѣваго берега продольной струенаправляю-

щей дамбой съ траверсомъ и ниже полузапрудой въ видѣ глаголя, протянутаго до острова; сооруженія требуютъ ремонта. Ходъ прямой, широкій и удобный; существовавшій ранѣе опасный бугоръ на ходу смытъ.

Перекатъ Ляшовцы, или Лядово, длиною 2 версты, на 168—170 верстахъ; наименьшая глубина 12 вершковъ. На перекатѣ островъ, къ которому сверху прилегаетъ плотная каменистая отмель; ниже острова расположена такая же каменистая мель. Ходъ въ лѣвомъ рукавѣ; есть ходъ и съ правой стороны острова, но болѣе узкій и мелкій.

На 181-ой верстѣ, у лѣваго берега при впаденіи рѣчки Серебріи отложился бурнакъ; противъ него быстрина, но ходъ хорошій.

Перекатъ Немія имѣетъ длину 3 версты, расположенъ на 183-й — 185 верстахъ. Глубина не менѣе 15 вершковъ; на перекатѣ островъ; ходъ по лѣвую сторону острова, а справа — удобное мѣсто для затона. Въ предѣлахъ переката, у лѣваго берега бурнакъ отъ рѣчки Немін, искривляющій ходъ; ниже острова фарватеръ приближается къ правому берегу и подъ желѣзнодорожнымъ мостомъ проходитъ правымъ крайнимъ пролетомъ. Ходъ хотя и прямой, но не достаточно широкій для оживленнаго движенія по рѣкѣ въ предѣлахъ города Могилева.

Въ средней части Днѣстра затруднительны для плаванія слѣдующія мѣста:

У города Могилева, на 187—188 верстахъ, противъ наплавныхъ мельницъ, перемелъ протяженіемъ 0,3 версты, обмелѣвающій до 16 вершковъ.

Перекатъ Карлашовка, на 190—191 верстахъ, имѣетъ протяженіе $1^1/_2$ версты. Глубина хода до 16 вершковъ, грунтъ гравелистый, устойчивый; перекатъ регулированъ 21 сооруженіемъ; изъ нихъ верхняя небольшая полузапруда круто искривляетъ ходъ, и является опасной для судовъ; далѣе ходъ прямой и хорошій, вдоль головъ сооруженій лѣваго берега, хотя пролегаетъ слишкомъ близко къ нимъ; теченіе на перекатѣ стремительное.

Перекатъ Унгры, длиной $1^1/_2$ версты, на 191—193 верстахъ отъ австрійской границы, представляетъ про-

долженіе предъидущаго и регулированъ по общему съ нимъ плану. Ходъ по головамъ лѣвыхъ полузапрудъ и на самомъ перемелѣ заходитъ за нихъ, при чемъ теченіемъ наноситъ суда на дамбу. Глубина на буграхъ фарватера бываетъ до 15 вершковъ; ширина хода не болѣе 15 саженъ.

Перекатъ Садковцы длиной въ 3,3 версты, на 198—201 верстахъ. Наименьшая глубина 15 вершковъ на нѣкоторыхъ буграхъ по фарватеру. Рѣка стѣснена сооруженіями съ обоихъ береговъ; ходъ кривой и заходитъ за линію сооруженій; сильная струя, отражающаяся отъ дамбъ, сбиваетъ суда съ хода.

Перекатъ Субботовка имѣетъ длину въ 1,4 версты, на 206—207 верстахъ. Глубина въ межень 14 вершковъ. Несмотря на сооруженія у обоихъ береговъ, фарватеръ кривой, и теченіе разбивается на двѣ струи; ходъ направляется то по одной, то по другой изъ нихъ

Яруга, на 209—210 верстахъ, представляетъ перекатъ хорошаго типа, протяженіемъ 1,4 версты. Наименьшая глубина бываетъ 16 вершковъ. Этотъ перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Кременчугъ, на 217 — 220 верстахъ отъ австрійской границы, имѣетъ протяженіе 3,5 версты. На входѣ и выходѣ имѣются перемелы до 15 вершковъ глубины. Ходъ кривой и узкій. Перекатъ регулированъ.

Перемелъ Кременчугъ-Гуки, ниже переката Кременчугъ, съ 219,5 по 220 версту отъ австрійской границы. Глубина не менѣе 16 вершковъ, при хорошемъ, прямомъ и широкомъ, ходѣ.

Гряда Гребень, на 224 верстѣ, длиною $^1/_4$ версты, представляетъ груду отдѣльныхъ камней, доходящихъ до середины рѣки, чѣмъ отчасти стѣсняется судовой ходъ; глубина не менѣе 16 вершковъ. Самое дно рѣки въ этомъ мѣстѣ образовано слоями глинистаго сланца.

Перекатъ Головчинцы (Параска), на 227—230 верстахъ, длиной 3 версты. Глубина на немъ доходитъ до 14 вершковъ. Перекатъ регулированъ; ходъ кривой, идущій не по направленію проектированной трассы.

Перекатъ Флеминда, на 231—234 верстѣ, протяже-

ніемъ 2,5 версты. Глубина на нѣкоторыхъ буграхъ доходитъ до 16 вершковъ; выправительныхъ сооруженій много, но ходъ извилистый, не рѣдко раздвояющійся; иногда заходитъ за трассу; длина отдѣльныхъ перемеловъ до 40 саженъ. Продольная дамба у праваго берега занесена пескомъ, за нею образовалась мель въ 1 версту длиной, по которой произведены лозовыя посадки. Съ 90-хъ годовъ сохраняется землечерпательная прорѣзь. Дно переката гравелистое.

Нѣкогда перекатъ этотъ обладалъ большою извѣстностью на Днѣстрѣ подъ названіемъ „Царица перекатовъ“; здѣсь находился такъ называемый „золотой бугоръ“—мель по серединѣ хода, на которой разбивались въ большомъ количествѣ груженые галеры.

Перекатъ Ямполь, на 242—244 верстахъ, имѣетъ длину 2 версты и кривой ходъ съ наименьшей глубиной 16 вершковъ; регулированъ многими сооруженіями. Въ предѣлахъ переката, у лѣваго берега, Ямпольская пароходная пристань, подходъ къ которой крайне затруднителенъ въ мелководье.

Ямпольскіе пороги, длиной полверсты, на 245 верстѣ отъ австрійской границы, образованы гранитной грядой, пересѣкающей рѣку, при наименьшей глубинѣ 15 вершковъ; ходъ черезъ пороги извилистъ, шириною всего 10 саженъ. Въ прежнее время на ходу были два камня: „Сторожъ“ и „Капелюхъ“, теперь они взорваны; отдѣльные камни иногда и теперь приносятся на ходъ теченіемъ.

Около пороговъ, съ правой стороны, сооружена продольная дамба, за которою предполагалось устроить обходный каналъ; работы по сооруженію этого канала не закончены, такъ какъ оказалось, что произведенныя углубленія канала весьма быстро заносились.

Въ концѣ существующаго хода сильное теченіе сбиваетъ суда на камни у нижняго конца дамбы. Быстрота теченія въ порогѣ велика, но менѣе чѣмъ въ Ушицкомъ. Пороги особенно не удобны для плотовъ.

Перекатъ Пороги, на 247—248 верстахъ, имѣетъ длину 1 версту. Наименьшая глубина 15 вершковъ; теченіе быстрое, въ одномъ мѣстѣ замѣтный для

глазъ перепадъ; дно гравелистое; на судовомъ ходу, который узокъ (не болѣе 10 саженъ) и извилистъ, попадаются отдѣльные камни.

Гряда Кладки на 248 верстѣ отъ австрійской границы представляетъ изъ себя расчищенный порогъ. Она имѣетъ длину въ 0,4 версты, каменистое дно и узкій ходъ, съ наименьшей глубиной 16 вершковъ и шириной 12 саж.; ходъ дѣлаетъ неудобный крутой перевалъ между камнями. Возлѣ порога находится Кладковскій затонъ, теперь засыпанный пескомъ.

Перекатъ Егоровка, на 250—251 верстахъ, имѣетъ протяженіе въ 1,5 версты, глубину 16 вершковъ. Ходъ довольно узкій, мѣстами не болѣе 15 саженъ. Въ предѣлахъ переката небольшой островъ, соединенный съ берегомъ плотинами.

Перекатъ Янкулово, на 253 – 255 верстахъ, имѣетъ длину 2,5 версты, наименьшую глубину 16 вершковъ и неширокій ходъ. Регулированъ полузапрудами съ обоихъ береговъ; на перекатѣ 2 острова значительныхъ размѣровъ, соединенныхъ съ берегомъ запрудами. Загражденный рукавъ пригоденъ для устройства затона.

Перекатъ Сороки (или Бужеровка), на 252 — 259 верстахъ, длиной 2,1 версты, хорошаго типа, расположенъ въ прямомъ участкѣ рѣки; имѣетъ наименьшую глубину 17 вершковъ и прямой удобный ходъ. Подходъ къ пароходной пристани у города Сорокъ затруднителенъ въ мелководье.

Перекатъ Трефоуцы, на 266—270 верстахъ, длиной въ 3,5 версты, обладаетъ извилистымъ ходомъ, не выходящимъ изъ предѣловъ трассы, обозначенной выправительными сооруженіями у обоихъ береговъ. Изъ 2 острововъ на перекатѣ одинъ сопряженъ съ берегомъ плотиною, а другой лежитъ свободно по серединѣ рѣки. Судовой ходъ, по лѣвую сторону острова, имѣетъ глубину не менѣе 15 вершковъ при гравелистомъ грунтѣ.

Ясиновая мель, на 271—272 верстахъ, образовалась ниже переката Трефоуцы послѣ его регулированія, протяженіе ея полторы версты. Глубина мѣстами доходитъ до 18 вершковъ, дно песчаное, ходъ широкій

и удобный; ширина рѣки свыше 100 саж.; регуляціонныхъ сооруженій не имѣется.

Перекатъ Косница, на 274—276 верстахъ, имѣетъ длину въ 2,6 версты и наименьшую глубину 14 вершковъ. Ходъ въ предѣлахъ переката дѣлаетъ крутой неудобный перевалъ и стѣсненъ опаснымъ каменистымъ бурнакомъ, вынесеннымъ изъ оврага на правомъ берегу въ подвалье переката; ширина судового хода—15 саж., дно гравелистое. Перекатъ регулированъ; лѣвый берегъ размывается ударяющей въ него струей.

Перекатъ Васильково, на 277—280 верстахъ отъ австрійской границы, имѣетъ длину 4 версты и глубину не менѣе 14 вершковъ; расположенъ въ уширеніи рѣки съ тремя небольшими островами; у лѣваго берега возведены регуляціонныя сооруженія. Въ предѣлахъ переката ходъ дѣлаетъ крутой перевалъ отъ лѣваго берега къ правому, не представляющій затрудненія для прохода судовъ. Грунтъ переката гравелистый, подъ гравіемъ известковая плита.

Перекатъ Раковецъ на 283—284 верстахъ, протяженіемъ 1,5 версты. Глубина бываетъ до 14 вершковъ на перемелѣ длиной въ 10 саж. Ходъ мѣстами узкій, у наплавныхъ мельницъ до 8 саж. Островъ на перекатѣ связанъ съ берегомъ выправительными сооруженіями позднѣйшаго времени.

Перекатъ Раковая Шейка, на 285 верстѣ, протяженіемъ 0,7 версты, обладаетъ наименьшей глубиной въ 15 вершковъ при прямомъ ходѣ. Регулированъ совмѣстно съ Раковцемъ.

Противъ Воронкова, на 287—288 верстахъ, на протяженіи 0,6 версты рѣка дѣлаетъ крутой поворотъ радіусомъ въ 125 саж., при центральномъ углѣ до 170^0; ширина рѣки на поворотѣ 50 саж., а глубина не менѣе одной сажени. Эта извилина самая крутая въ средней части рѣки. При ночномъ плаваніи она затруднительна для судоходства, и потому освѣщается указательными огнями.

Воронково-Слободзея, перевалъ на 289 верстѣ, длиною $^1/_2$ версты, глубиною 16 вершковъ въ видѣ узкой и крутой извилины.

Перекатъ Люблинъ, длиной 2,2 версты, расположенъ на 291—293 верстахъ; наименьшая глубина 13 вершковъ на перемелѣ длиной 15 саж., по серединѣ переката; на выходѣ съ переката другой перемелъ длиной 12 саж., имѣющій глубину 16 вершковъ. На перекатѣ 2 острова, связанные съ берегомъ плотинами.

Перекатъ регулированъ сооруженіями, расположенными у обоихъ береговъ. Ходъ извилистый при ширинѣ 10 саженъ. Въ мелководье выходъ съ переката судовъ не безопасенъ, такъ какъ поперечное теченіе бросаетъ ихъ на бугоръ возлѣ хода, имѣющій глубину до 12 вершковъ.

Перекатъ Грушка, на 298—299 верстахъ, протяженіемъ одну версту, имѣетъ прямой ходъ, съ глубиной не меньше 17 вершковъ; расположенъ въ прямой части рѣки и регулированъ полузапрудами у лѣваго берега; эти сооруженія постепенно заносятся рѣчными отложеніями.

Перекатъ Кузьминъ, на 303 верстѣ, образовался послѣ регулировки переката Грушки; имѣетъ длину одну версту. Ходъ стѣсняется бурнакомъ, отложившимся у оврага, и дѣлаетъ крутые и узкіе перевалы. Перекатъ имѣетъ однообразную глубину не менѣе 17 вершковъ и ровное песчаное дно; не регулированъ.

Постъ Черлены, на 308-ой верстѣ, содержится для освѣщенія крутого заворота рѣки, длиной 1,4 версты, у скалистаго мыса, опаснаго при ночномъ плаваніи. Это второй по крутости поворотъ въ средней части рѣки. Радіусъ его равенъ 150 саж., центральный уголъ поворота около 120^0; ширина рѣки здѣсь—60 саж. и глубина ея не меньше сажени. Остальные повороты рѣки въ средней части значительно болѣе пологи.

Перекатъ Черлены на 310 верстѣ, длиною въ одну версту, съ небольшимъ островомъ, приростающимъ къ берегу; ходъ вправо отъ острова, прямой и хорошій, съ глубиной не менѣе 17 вершковъ. Перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Залучены, на 312—314 верстахъ, имѣетъ длину 2 версты; ходъ прямой и удобный, хотя нѣсколько узкій, съ глубиной не менѣе 17 вершковъ. Регулированъ немногими поперечными сооруженіями; фар-

ватеръ заходитъ за сооруженія. Въ нижней части переката землечерпаніемъ сдѣлана прорѣзь, сохранившаяся 6 лѣтъ.

Перекатъ Вертюжаны, на 319—321 верстахъ, протяженіемъ въ 2 версты. Ходъ обмелѣваетъ до 14 верш., будучи при томъ извилистымъ и узкимъ, съ крутыми перевалами. Въ средней части переката грунтъ песчаный, на перемелахъ по краямъ хрящеватый. Перекатъ регулированъ, причемъ трасса выбрана извилистая, и сооруженія расположены по обоимъ берегамъ. Небольшой островъ, находящійся на перекатѣ, соединенъ съ берегомъ плотиною; перекатъ считается очень затруднительнымъ для судоходства, такъ какъ, вслѣдствіе неровнаго теченія, суда наноситъ на бугры внѣ хода, на которыхъ глубина всего 13 вершковъ.

Перекатъ Доярня, на 322—323 верстахъ, протяженіемъ одна верста. На ходу бугры изъ крупнаго щебня; наименьшая глубина 17 вершковъ. Перекатъ регулированъ, при чемъ островокъ у праваго берега присоединенъ къ нему сооруженіями. Ходъ, шириной не болѣе 15 саж., пролегаетъ близко къ дамбамъ лѣваго берега, къ которымъ суда прижимаетъ сильною струею, отраженной отъ продольной дамбы праваго берега.

Перекатъ Бесѣдка (Нападово), на 325—328 верстахъ, протяженіемъ 2,5 версты. Глубина 16 вершковъ, а на бугрàхъ до 15 вершковъ; ходъ шириной въ 10 саж. съ крутыми перевалами отъ одного берега къ другому. Берега размываются, не смотря на выправительныя сооруженія. Въ настоящее время на перекатѣ производится землечерпательная прорѣзь, спрямляющая ходъ. Грунтъ — крупный гравій, подъ которымъ мѣстами песчаниковая плита.

Перекатъ Качалово на 329—331 верстахъ, длиной 1,4 версты; имѣетъ глубину 18 вершковъ, регулированъ. Верхняя продольная дамба у лѣваго берега отклоняетъ теченіе къ правому, судовой ходъ дѣлаетъ крутой перевалъ, и проходящія суда наносятся на дамбу у праваго берега, въ виду чего перекатъ считается однимъ изъ наиболѣе затруднительныхъ для судоходства. Островъ въ предѣлахъ переката связанъ плотинами

съ берегомъ, многія дамбы занесены. До выправленія перекатъ былъ также затруднителенъ для судоходства и назывался „царемъ перекатовъ“.

Перекатъ Каменка на 332—334 верстахъ, длиной 2,7 версты; обладаетъ достаточной глубиной, не менѣе 19 вершковъ, ходъ удобенъ, хотя и кривой, теченіе очень быстрое. Регулированъ многими сооруженіями, въ значительной степени уже занесенными гравіемъ. Углубленіе хода достигнуто землечерпаніемъ и прорѣзь держится нѣсколько лѣтъ. У начала переката, возлѣ лѣваго берега, небольшой островъ, за которымъ устроенъ Каменскій затонъ, имѣющій небольшую глубину и могущій вмѣстить всего нѣсколько судовъ.

Перекатъ Сенатовка на 335—336 верстахъ, длиной 0,8 версты; обладаетъ удобнымъ ходомъ съ наименьшей глубиной 16 вершковъ; регулированъ сооруженіями, расположенными у лѣваго берега.

Перекатъ Жабка на 337—338 верст., длиной 1,8 версты; имѣетъ ходъ извилистый, съ глубиной до 16 вершковъ; регулированъ полузапрудами у лѣваго берега.

Перекатъ Барсукъ на 339—340 верстахъ, длиной 1,3 версты; имѣетъ прямой и удобный ходъ глубиной не менѣе 17 вершковъ; регулированъ въ связи съ перекатомъ Жабкой.

Перекатъ Котъ или Подойма, длиной 1,5 версты, расположенъ на 342—343 верстахъ отъ австрійской границы; имѣетъ удобный ходъ съ глубиной 17 вершковъ въ мелководье; регулированъ на всемъ протяженіи.

Перекатъ Климоуцы, на 344—347 верстахъ, имѣетъ протяженіе въ 2,5 версты; наименьшая глубина 14 вершковъ, ходъ на перекатѣ извилистый несмотря на выправленіе и сдѣланную прорѣзь. Островъ въ предѣлахъ переката соединенъ сооруженіями съ берегомъ.

Перекатъ Рашковъ на 347—348 верстахъ, въ 1 версту длиной, имѣетъ узкій ходъ шириной около 13 саж., съ перемеломъ въ верхней части, на которомъ глубина въ мелководье падаетъ до 16 вершковъ. Регулированъ въ связи съ Климоуцами и Вадъ-Рашковымъ.

Перекатъ Вадъ-Рашковъ на 348—350 верстахъ отъ австрійской границы, длиной 1,3 версты; обладаетъ

узкимъ извилистымъ ходомъ, на ходу бугры съ наименьшей глубиной 15 вершковъ. Внизу переката, слѣва, бурнакъ, на который сильнымъ теченіемъ наносятся суда. Перекатъ регулированъ.

Перекатъ Соколъ, на 351—354 верстахъ, имѣетъ 2,7 версты протяженія. Глубина не менѣе 15 вершковъ; ходъ хорошій, лишь въ серединѣ переката заходитъ за трассу, обозначенную сооруженіями, вслѣдствіе стѣсненія бурнакомъ у лѣваго берега. Островъ въ предѣлахъ переката у лѣваго берега связанъ съ нимъ плотинами.

Перекатъ Пояны на 356—359 верстахъ, протяженіемъ 3,1 версты, отличается быстрымъ теченіемъ, что, при 10 саженной ширинѣ хода и глубинѣ до 14 вершковъ, дѣлаетъ его затруднительнымъ для плаванія. Произведенныя выправительныя работы не улучшили его качествъ.

Перекатъ Калатуры на 360—362 верстахъ, длиной до 2 верстъ; обладаетъ глубиной не меньшей 20 вершковъ, прямымъ и широкимъ ходомъ, на которомъ однако попадаются опасные камни. Этотъ перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Бѣлочь, на 363—367 верстахъ, имѣетъ протяженіе 3,7 версты, наименьшая глубина 16 вершковъ. Несмотря на регулированіе онъ имѣетъ кривой ходъ, шириною не болѣе 14 саженъ, весьма неустойчивый, отклонившійся за полузапруду; грунтъ песчаный. Въ предѣлахъ переката впадаетъ слѣва рѣка Бѣлочь.

Перекатъ Молокишъ, на 368—369 верстахъ, имѣетъ длину 1,5 версты. Дно переката песчаное, ходъ извилистый и неустойчивый, мѣняющійся въ навигацію по нѣсколько разъ; ширина его до 8 саженъ, глубина въ межень 14 вершковъ, но при песчаномъ грунтѣ это не опасно для плавающихъ судовъ; перекатъ регулированъ. Въ предѣлахъ переката впадаетъ рѣчка Молокишъ.

Перекатъ Солончаны, на 372 верстѣ, длиной въ одну версту, имѣетъ извилистый ходъ съ глубиной не менѣе 16 вершковъ. Регулированъ сооруженіями, расположенными у обоихъ береговъ.

Перекатъ Эржевъ, имѣетъ протяженіе 2,7 версты, расположенъ на 374—376 верстахъ отъ австрійской границы. Глубина въ мелководье бываетъ до 13 верш-

ковъ; грунтъ дна частью песокъ, частью гравій; ходъ неустойчивый, часто мѣняющійся, имѣетъ извилистое очертаніе, при ширинѣ 12 саж.; сильное теченіе наноситъ суда на бурнакъ, находящійся въ предѣлахъ переката. Перекатъ регулированъ, причемъ длинный островъ у праваго берега соединенъ съ нимъ сооруженіями.

Рыбницкій затонъ предположенъ къ устройству на 377—378 верстахъ отъ австрійской границы, за островомъ длиной въ полторы версты, расположеннымъ выше Рыбницы, возлѣ праваго берега. Судовой ходъ идетъ по лѣвую сторону острова и имѣетъ хорошія качества.

Перекатъ Рыбница на 379—381 верстахъ, длиной въ двѣ версты, наименьшая глубина 16 вершковъ; ходъ хотя и извилистый, но широкій и достаточно удобный. Перекатъ регулированъ, и имѣющійся на перекатѣ островъ связанъ съ берегомъ сооруженіями.

Перекатъ Резени на 381—383 верстахъ, длиной 2 версты, является продолженіемъ предыдущаго и регулированъ по общему съ нимъ плану; ходъ извилистый, глубиной до 16 вершковъ, шириной 12 саж.; на выходѣ съ переката онъ былъ спрямленъ землечерпательной прорѣзою. Грунтъ обоихъ перекатовъ песчано-гравелистый, малоустойчивый.

Перекатъ Гидеримъ (Стахная), на 383—385 верстахъ, примыкаетъ къ предъидущему, имѣя протяженіе 2 версты; глубина не менѣе 18 вершковъ, ходъ прямой и широкій. Въ прежнее время было два хода съ обѣихъ сторонъ острова, находящагося на перекатѣ; теперь лѣвый ходъ закрытъ выправительными сооруженіями: ширина праваго хода 15 саж.

Перекатъ Сахарна на 386—387 верстахъ; длиной $1^1/_2$ версты, наименьшая глубина 14 вершковъ. Ходъ извилистый, неустойчивый, подходитъ близко къ правому берегу; на перекатѣ имѣется островъ, соединенный выправительными сооруженіями съ далеко отстоящимъ лѣвымъ берегомъ.

Перекатъ Выхватинцы, на 388—390 верстахъ, прилегаетъ къ Сахарнѣ и регулированъ съ нимъ по общему плану; длина $2^1/_2$ версты. Рѣка здѣсь растекается по

широкому руслу, теперь съуженному сооруженіями; ходъ, не смотря на сооруженія, остается неустойчивымъ, вслѣдствіе большого разнообразія грунта, частью каменистаго и гравелистаго, частью песчанаго и глинистаго. Глубина въ мелководье не менѣе 16 вершковъ, а ширина хода 15 саж.

Нижняя часть Днѣстра, отъ Выхватинцевъ до устья, обладаетъ слѣдующими перекатами и примѣчательными мѣстами:

Перекатъ Зозуляны, на 395—396 верстахъ, въ одну версту длиной, съ крутымъ переваломъ хода у песчано-гравелистой косы, вдавшейся въ рѣку. Глубина не менѣе 16 вершковъ; перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Попенки на 399—401 верстахъ, длиной 2,5 версты; имѣетъ извилистый ходъ шириной въ 9 саж., глубиной 12 вершковъ, весьма неустойчивый, такъ какъ дно переката песчаное, и косы и мели постоянно мѣняютъ положеніе. На перекатѣ устроено нѣсколько выправительныхъ сооруженій, при чемъ ходъ, пролегавшій раньше подъ лѣвымъ берегомъ, загороженъ дамбами, а подъ правымъ берегомъ ходъ пока еще не вполнѣ установился.

Перекатъ Лалово на 402 верстѣ, длиной одну версту, составляетъ продолженіе предыдущаго и регулируется по общему съ нимъ плану; глубина до 15 вершковъ, но ходъ также неустойчивъ и неудобенъ.

Перекатъ Ботушаны на 405—406 верстахъ, длиной $1^1/_2$ версты; ходъ извилистый и неустойчивый при песчаномъ грунтѣ и глубинѣ до 15 вершковъ. Перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Лопатна-Жоры на 409—412 верстахъ, имѣетъ протяженіе 2,5 версты, не регулированъ; ходъ извилистый, неустойчивый, при ширинѣ 15 саж. и глубинѣ 17 вершковъ; на перекатѣ есть карчи.

Перекатъ Михайловка на 415—416 верстахъ, длиной 2 версты; имѣетъ наименьшую глубину 15 вершковъ, при песчаномъ грунтѣ; по серединѣ переката островъ, отдѣленный отъ лѣваго берега узкимъ рукавомъ; въ нижней части, слѣва же, бурнакъ, искривляющій ходъ. Выправительныхъ сооруженій нѣтъ.

Перекатъ Гормацкое-Вышкоуцы, на 419—423 верстахъ, имѣетъ протяженіе 3,4 версты. Глубина въ межень 12 вершковъ, ходъ дѣлаетъ крутые перевалы поперекъ рѣки, и теченіе сбиваетъ суда съ хода; грунтъ песчаный. На перекатѣ устроено нѣсколько выправительныхъ сооруженій.

Перекатъ Гояны, на 427 — 430 верстахъ, имѣетъ длину 3,2 версты. Въ предѣлахъ переката большая песчаная мель, стѣсняющая неустойчивый и извилистый ходъ, обмелѣвающій иногда до 12 вершк.; грунтъ песчаный, теченіе быстрое, достаточное для дѣйствія наплавныхъ мельницъ, ниже не встрѣчающихся. На перекатѣ устроено нѣсколько выправительныхъ сооруженій.

Перекатъ Роги на 435—436 верстахъ, длиной 1,4 версты; обладаетъ блуждающимъ ходомъ, ширина котораго 15 саж., а глубина до 13 вершковъ; затруднителенъ по мелководью, не регулированъ.

Перекатъ Маловатое, на 439—441 верстахъ, имѣетъ протяженіе 2,5 версты; наименьшая глубина судового хода 16 вершковъ. Въ предѣлахъ переката у лѣваго берега рѣки расположенъ песчаный островъ. Качества хода удовлетворительныя; перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Голерканы-Кучіеры на 445—447 верстахъ, протяженіемъ 1,8 версты; не регулированъ; имѣетъ наименьшую глубину 17 вершковъ, грунтъ песчаный, ходъ хотя и извилистый, но удовлетворительный; въ предѣлахъ переката рѣка отлагаетъ новый островъ.

Перекатъ Новые Дубоссары на 453—454 верстахъ, длиной 2 версты; обладаетъ неустойчивымъ ходомъ, стѣсненнымъ бурнакомъ и отмелью по серединѣ переката, причемъ ходъ идетъ то подъ однимъ, то подъ другимъ берегомъ; глубина его до 16 вершковъ; ширина 10 саж. Перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Кріуляны на 457—458 верстахъ отъ австрійской границы, длиной 1,5 версты; новаго образованія, съ широкимъ ходомъ и глубиной не менѣе 20 вершковъ. Въ предѣлахъ переката большой островъ, за который отходитъ широкій, но мелкій рукавъ; въ этомъ рукавѣ возможно устройство затона; передъ островомъ на ходу крутой перевалъ. Грунтъ на перекатѣ песчаный

Перемелъ Карантинъ на 461—462 верстахъ, длиной 0,5 версты, съ крутой извилиной хода, которая обставляется знаками. Глубина не менѣе 20 вершковъ, грунтъ гравелистый.

Перекатъ Погребы на 463—465 верстахъ, длиной 2,8 версты; рѣка блуждаетъ по песчаному ложу, образуя мели и косы; ходъ извилистый и неудобный, но глубина не менѣе 19 вершковъ. Въ предѣлахъ переката, у лѣваго его берега, островъ, отдѣляюшійся отъ него неширокимъ рукавомъ. Перекатъ не регулированъ.

Перекатъ Кошница на 469—472 верстахъ, длиною 3,5 версты, не регулированъ. Въ предѣлахъ переката нѣсколько песчаныхъ отмелей и косъ, искривляющихъ ходъ и нѣсколько переваловъ, наименьшая глубина на которыхъ доходитъ до 12 вершковъ.

На 479 — 480 верстахъ, рѣка описываетъ крутую кривую, въ одну версту длиной, при центральномъ углѣ около 120^0, радіусѣ поворота около 100 саж. и ширинѣ рѣки 50 саж. Глубина большая.

Перекатъ Малотагатинолуй на 483—484 верстахъ, вновь образовавшійся, длиною въ одну версту. Грунтъ на перекатѣ песчаный, но главный перемелъ гравелистый съ глубиной до 16 вершковъ. Перекатъ заметанъ подвижными песчаными косами и мелями, изъ коихъ одна по серединѣ рѣки; ходъ переходитъ то къ одному берегу, то къ другому. Перекатъ не регулированъ, не обставленъ и, по извилистости хода, очень затруднителенъ для судоходства.

У деревни Коржево, на 491 верстѣ отъ границы, имѣется крутой поворотъ рѣки, длиной въ $^1/_2$ версты, радіусомъ въ 100 саж., при центральномъ углѣ около 110^0 и ширинѣ русла 75 саж.; глубина рѣки здѣсь большая.

Перекатъ Старые Дубосары, на 494—497 верстахъ, имѣетъ длину 3,5 версты; наименьшая глубина 18 вершковъ. Въ предѣлахъ переката большая отмель и песчаная коса, искривляющія ходъ; перекатъ не затруднителенъ для судоходства.

Перекатъ Дороцкое на 501—502 верстахъ, длиной въ 1,2 версты; онъ расположенъ въ пологой кривой, между двумя крутыми колѣнами рѣки. Дно песчаное,

кромѣ одного гравелистаго перемела, глубина на которомъ до 15 вершковъ. Въ песчаной части ходъ часто мѣняетъ положеніе и можетъ вызвать задержку въ движеніи судовъ.

На 504 — 505 верстахъ рѣка, на протяженіи $1^1/_2$ верстъ, описываетъ кривую, съ центральнымъ угломъ въ 180^0, радіусомъ около 150 саж. и шириной русла на закругленіи въ 50 саж. Глубина здѣсь достаточна для судоходства.

Перекатъ Григоріополь, на 506 – 507 верстахъ, длиною 2 версты, обмелѣваетъ временами до 20 вершковъ, но рѣдко. Противъ отмели у лѣваго берега, вдающейся въ рѣку, ходъ дѣлаетъ крутой перевалъ, но въ общемъ онъ хорошъ и обставляется рѣдко.

Перекатъ Делакеу, на 512 — 513 верстахъ, длиной полторы версты, находится при раздѣленіи рѣки на два рукава, обтекающіе островъ, который постепенно срѣзается. Обыкновенно существуютъ два хода, при чемъ лѣвый болѣе мелокъ, а правый обладаетъ глубиной не менѣе 20 вершковъ и удобенъ для плаванія.

Перекатъ Пугочены на 518 – 521 верстахъ, протяженіемъ 2,7 версты. Въ предѣлахъ переката находятся: у праваго берега песчаная отмель, выступающая въ рѣку, а у лѣваго берега островъ, отдѣленный отъ него узкимъ протокомъ. Глубина хода иногда понижается до 13 вершковъ, дно переката песчаное, неустойчивое; при мелководьи здѣсь бываютъ случаи остановки судоходства.

У деревни Ташлыкъ, на 523—524 верстахъ, имѣется крутой заворотъ рѣки длиною $^1/_2$ версты, при радіусѣ 100 саж., и углѣ заворота около 130^0. Ширина рѣки въ этомъ мѣстѣ 50 саж., глубина большая.

Выше селенія Шерпены, на 530 — 531 верстахъ рѣка поворачиваетъ въ обратную сторону; длина кривой около $1^1/_2$ верстъ, уголъ поворота 200^0, радіусъ 150 саж., ширина рѣки 50 саж., глубина значительная.

Перекатъ Шерпены длиной 3 версты, на 531—534 верстахъ. Наименьшая глубина 16 вершковъ; судовой ходъ до 10 саж. шириной и идетъ поперекъ теченія; грунтъ на перекатѣ песчаный.

Ниже Шерпенъ, на 541—542 верстахъ, у деревни Спеи, имѣется крутая извилина рѣки протяженіемъ 1,3 версты. Глубина здѣсь большая, а ширина рѣки около 50 сажень.

Перекатъ Телица на 547—549 верстахъ, длиной 3 версты. У лѣваго берега большой островъ, отдѣляющійся отъ берега глубокимъ протокомъ; судовой ходъ, съ правой стороны острова, имѣетъ глубину не менѣе 20 вершковъ, но извилистъ, такъ какъ у береговъ наметаны песчаныя косы.

Перекатъ Тея (Красная Горка) на 556—558 верстахъ, длиной $2^1/_2$ версты; расположенъ въ участкѣ рѣки весьма пологой кривизны на значительномъ уширеніи русла. Ходъ извилистый и не устойчивый въ песчаномъ грунтѣ, но глубина не менѣе 24 вершковъ.

Перекатъ Горабыколуй на 565—568 верстахъ, имѣетъ длину 2,7 версты; расположенъ на прямомъ участкѣ рѣки при впаденіи рѣчки Быкъ. Во всю длину переката тянется вдоль рѣки узкій высокій островъ, раздѣляющій рѣку на два рукава; правый прямой и широкій рукавъ не особенно глубокъ, и судовой ходъ идетъ по лѣвому, болѣе узкому, имѣющему глубину не менѣе 18 вершковъ: у конца острова ходъ дѣлаетъ извилины. Въ лѣвомъ рукавѣ удобное мѣсто для устройства затона.

Перекатъ Варница на 571—573 верстахъ, протяженіемъ $2^1/_2$ версты; расположенъ въ прямомъ и широкомъ участкѣ рѣки съ песчанымъ грунтомъ; въ настоящее время русло стѣснено полузапрудами съ обѣихъ сторонъ; ходъ широкій, глубина не меньше 19 вершковъ.

Перекатъ Парканы на 574—576 верстахъ, длиной $1^1/_2$ версты; расположенъ въ прямой, уширенной части рѣки съ песчанымъ осередкомъ и мелями по берегамъ. Ходъ неустойчивый и извилистый, съ глубиной не меньшей 18 вершковъ. Регулированъ по общему плану съ Варницей.

Ниже переката, на 576—577 верстахъ, рѣка дѣлаетъ извилину въ видѣ буквы S и перемѣщается въ сторону параллельно самой себѣ на 350 сажень. Радіусъ поворота одной вѣтви 75 саженъ, другой,—100. Централь-

ные углы около 135°. Ширина рѣки 50 сажень, глубина достаточная.

Перекатъ Бендеры, на 578—581 верстахъ, тянется на протяженіи 3,3 верстъ, въ неустойчивомъ песчаномъ грунтѣ; наименьшая глубина 20 вершковъ, ходъ узкій и извилистый со многими перевалами. Будучи расположенъ у города Бендеръ, гдѣ движеніе судовъ оживленно, онъ причиняетъ серьезныя неудобства судоходству. Перекатъ не регулированъ.

На 589 верстѣ крутой поворотъ рѣки при радіусѣ около 75 саж. и центральномъ углѣ 180°; ширина рѣки здѣсь 50 саж. при достаточной глубинѣ; это мѣсто носитъ названіе урочища „Провалъ“. Вогнутый берегъ высотою около 3,5 сажень, имѣетъ на самомъ перегибѣ внезапное пониженіе до 0,75 сажени, черезъ которое высокая вода при паводкахъ, доходящихъ до 3,5 сажень по Дубоссарской рейкѣ, прорывается въ обширную низменность, расположенную за береговыми возвышеніями и тамъ затопляетъ культурныя земли на протяженіе до 25 верстъ въ глубь; при этомъ часть воды попадаетъ въ разливъ, ниже впаденія рѣчки Ботны, и такимъ образомъ возвращается въ Днѣстръ. Упомянутое пониженіе въ берегѣ загражденo земляной плотиной, сооруженной мѣстными жителями, но ее часто размываетъ. Вслѣдствіе просьбъ землевладѣльцевъ и, главнымъ образомъ, Кицканскаго монастыря, состоялся приказъ Господина Министра Путей Сообщенія о производствѣ изысканій и составленіи проэкта выправленія Провала. Изысканія были произведены въ 1899 году, и въ текущемъ году проектъ долженъ поступить въ Управленіе Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній на окончательное утвержденіе.

Противъ деревни Кицканы, на 593 верстѣ, имѣется крутой перевалъ хода съ глубиною 32 вершка. Повидимому, здѣсь образуется новый перекатъ, пока не затрудняющій судоходства.

Перекатъ Терновка на 597—598 верстахъ, длиною одну версту; имѣетъ песчаное дно и извилистый ходъ, обмелѣвающій иногда до 16 вершковъ.

Перекатъ Тирасполь, на 599—601 верстахъ, длиной

двѣ версты, расположенъ въ крутомъ поворотѣ рѣки и нижележащемъ прямомъ участкѣ. Дно переката песчаное, но есть участки гравелистые и илистые; вообще грунтъ легко размывающійся, почему ходъ постоянно мѣняется: при малой водѣ онъ идетъ подъ правымъ берегомъ, при большой водѣ подъ лѣвымъ, иногда наблюдается по всему перекату однообразная глубина, доходящая до 16 вершковъ; теченіе очень сильное, особенно при разработкѣ новаго хода. Перекатъ не регулированъ, и представляетъ серьезное затрудненіе судоходству.

На 606—607 верстахъ рѣка дѣлаетъ 2 крутыхъ поворота радіусомъ около 75 саж., при центральныхъ углахъ около 120°; ширина и глубина здѣсь достаточны для судоходства.

Перекатъ Суклея, на 608—609 верстахъ, длиной 1,5 версты; обладаетъ извилистымъ ходомъ съ двумя перевалами. Грунтъ песчаный, наименьшая глубина въ исключительныхъ случаяхъ падаетъ до 24 вершковъ, но обычно бываетъ больше. Перекатъ затрудненій судоходству не представляетъ и не обставляется предостерегательными знаками.

Перекатъ Карагашъ на 614—615 верстахъ, въ одну версту длиной; имѣетъ песчаное дно и бываетъ заметанъ песчаными косами; глубина рѣдко падаетъ до 24 вершковъ; обставляется лишь въ самую мелкую воду.

Перекатъ Слободзея на 617—618 верстахъ, длиной $1^1/_2$ версты; имѣетъ гравелистое дно, по серединѣ рѣки гравелистый островокъ; расположенъ въ прямомъ уширеніи рѣки. Когда ходъ обмелѣваетъ до 20 вершковъ, что бываетъ лишь въ очень малую воду, то перекатъ становится опаснымъ для плаванія вслѣдствіе твердаго грунта дна; обставляется лишь въ очень малую воду. Въ подвальѣ переката рѣка дѣлаетъ крутой изгибъ, радіусомъ около 75 сажень, при центральномъ углѣ около 130°; но здѣсь глубина уже велика, а ширина свыше 50 саж.

Между 626,5 и 627,5 верстами рѣка выполняетъ почти замкнутую кривую съ наименьшимъ радіусомъ закругленія 75 саж. при ширинѣ рѣки до 40 саж.

Ниже Херсонскихъ Чобручей, по отдѣленіи рукава Турунчукъ, на 639—640 верстахъ, имѣется перемелъ на прямомъ плесѣ, длиной одну версту. Глубина на немъ не бываетъ менѣе 32 вершковъ, и обстановки на немъ не производится.

Ниже Чобручей, до устья Днѣстра, перекатовъ неимѣется; рѣка на этомъ протяженіи дѣлаетъ очень большое количество крутыхъ изгибовъ, при наименьшемъ радіусѣ поворота 40 саж.; центральные углы кривыхъ часто превышаютъ 180°; ширина рѣки около 30 саж. Глубина всюду болѣе 6 футовъ.

Устье Днѣстра, на 775-й верстѣ отъ австрійской границы, обмелѣваетъ на выходѣ въ лиманъ, при чемъ глубина на барѣ доходитъ до 20 вершковъ (3′), а при сгонныхъ вѣтрахъ и до 10 вершковъ. Углубленіе бара производится землечерпаніемъ до 7 футъ при ординарѣ, но скоро заносится до 5 и $4^1/_2$ футъ; при сгонныхъ вѣтрахъ въ прорѣзи бываетъ до 2′. Длина бара 1 верста. Ходъ обставляется предостерегательными знаками.

Всѣ данныя, приведенныя въ изложенномъ описаніи перекатовъ, сгруппированы въ сводной таблицѣ, приложенной къ настоящему физико-географическому описанію Днѣстра, при чемъ версты отъ австрійской границы опредѣлены по имѣющимся планамъ общихъ изысканій, а наименьшія глубины перекатовъ приняты сообразно даннымъ судоходнаго надзора за пять лѣтъ, съ 1897 по 1901 годъ, помѣщеннымъ въ другой прилагаемой таблицѣ.

На основаніи первой таблицы слѣдуетъ, что общее число затруднительныхъ мѣстъ, т. е. перекатовъ, пороговъ, перемеловъ и бара, на всемъ русскомъ протяженіи Днѣстра, равно 131, а общее ихъ протяженіе 244 верстамъ, что составляетъ $33^0{}_0$ всей 775 верстной длины рѣки. По даннымъ Лохтина въ 1890 году общая длина перекатовъ равнялась 209 верстамъ, т. е. была на 35 верстъ меньше, чѣмъ въ настоящее время; такое увеличеніе длины мелкихъ мѣстъ объясняется отчасти инымъ опредѣленіемъ границъ перекатовъ, отчасти образованіемъ новыхъ перекатовъ и перемеловъ, изъ

которыхъ иные: Ясиновая мель, перекаты Кузьминъ и Малогатинолуй—весьма значительны.

Въ отношеніи наименьшей глубины перекатовъ, измѣняющейся въ предѣлахъ отъ 7 до 32 вершковъ, перекаты распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

7	вершковъ	наблюдается	на 1-мъ	перекатѣ
8	„	„	„ 6-ти	„
9	„	„	„ 3-хъ	перекатахъ
10	„	„	„ 6-ти	„
11	„	„	„ 4-хъ	„
12	„	„	„ 10-ти	„
13	„	„	„ 7-ми	„
14	„	„	„ 12-ти	„
15	„	„	„ 14-ти	„
16	„	„	„ 35-ти	„
17	„	„	„ 10-ти	„
18	„	„	„ 6-ти	„
19	„	„	„ 3-хъ	„
20	„	„	„ 8-ми	„
24	„	„	„ 4-хъ	„
32	„	„	„ 2-хъ	„

Такимъ образомъ, глубина въ 1 аршинъ и болѣе встрѣчается на 68 перекатахъ, а менѣе аршина на 63 перекатахъ.

Грунтъ перекатовъ состоитъ изъ хряща, гравія, песку, рѣже изъ плотнаго камня и илу. Мѣстъ со сплошной каменной породой дна имѣется 11, каменистое, хрящеватое и гравелистое дно встрѣчается на 80 перекатахъ, песчаное дно на 40 и иловатый грунтъ въ устьѣ Днѣстра.

Изъ общаго числа перекатовъ регулировано выправительными сооруженіями 55, а 76 существуютъ въ естественномъ видѣ; обставляется ходъ предостерегательными знаками на 110 перекатахъ, изъ которыхъ на 83 обстановка въ ночное время освѣщается; временно обставляются 4 переката, и не обставляются вовсе 17 перекатовъ.

Крутыхъ поворотовъ рѣки на протяженіи ея отъ австрійской границы до Чобручъ имѣется 15, съ радіусами отъ 150 до 75 саженей.

Придерживаясь принятому нами дѣленію Днѣстра, можно указать, что въ верхней его части имѣется 40 перекатовъ, общимъ протяженіемъ 73 версты, что по отношенію всей длины ея въ 185 верстъ составитъ 40%. Наименьшая глубина перекатовъ этой части измѣняется отъ 7 до 16 вершковъ, при чемъ перекатовъ съ глубиной менѣе 10 вершковъ имѣется 10, съ глубиной отъ 10 до 13 вершковъ включительно—19 и съ глубиной отъ 14 до 16 вершковъ—11. Плитный грунтъ встрѣчается на 6 перекатахъ, а именно: въ Брагѣ, Соколѣ, Макаровкѣ, Ушицы, Хребтіевкѣ и Березовскомъ. Прочіе 34 переката имѣютъ дно каменистое, хрящеватое и гравелистое. Регулированы только Калюсъ и Казачій Бродъ. Перекаты отъ Жванца до устья рѣки Смотрича, числомъ 11 не обставляются; отъ Вороновицъ до Неміи обставляются 26 перекатовъ плавучими вѣхами безъ ночныхъ огней, Немія обставляется съ освѣщеніемъ и два переката Луки и Ломачинцы не обставляются. Наиболѣе плохими перекатами въ этой части являются Соколъ и Хребтіевка, имѣющіе мелкій и очень неудобный ходъ; кромѣ нихъ имѣютъ весьма малую глубину перекаты: Жванецъ, Брага, Вороновица, Марьяновка, Грушево-Барино и Студеница; наконецъ, Макаровка, Комарово, Покосъ и Березовскій 1-ый неудобны главнымъ образомъ вслѣдствіе сильнаго теченія поперекъ хода, сбивающаго суда въ сторону.

Кромѣ перекатовъ, въ предѣлахъ верхней части имѣются: Ушицкій порогъ, крутой поворотъ рѣки у Бакоты, камни въ руслѣ на 117-й верстѣ и семь бурнаковъ, сильно стѣсняющихъ судовой ходъ.

Въ средней части рѣки, отъ Могилева до Выхватинцевъ, изъ 54 перекатовъ 47 регулированы и только 7 незначительныхъ остались въ естественномъ состояніи, а именно: Могилевъ, Воронково-Слободзея, Черлены, Калатуры и позднѣйшаго образованія Яруга, Ясиновая мель, Кузьминъ. Общая длина всѣхъ перекатовъ этой части 97,5 верстъ, они составляютъ слѣдовательно $47^1/_2$% всей ея длины, равной 205 верстамъ.

Наименьшія глубины перекатовъ этой части рѣки колеблются отъ 13 до 20 вершковъ, превосходя въ

этомъ отношеніи значительно верхнюю часть, гдѣ бываетъ даже 7 вершковъ. Глубины меньшія аршина встрѣчаются на 21-мъ перекатѣ, 16 и 17 вершковъ наблюдается на 28 перекатахъ, а 18, 19 и 20 вершковъ на 5-ти.

Дно перекатовъ по преимуществу гравелистое и хрящеватое; смѣшанный грунтъ, мѣстами песокъ, мѣстами гравій, встрѣчается на 7 нижнихъ перекатахъ; чисто песчаныхъ перекатовъ имѣется 2, каменистыхъ, скалистыхъ и плитныхъ 6.

Кромѣ перемела у Могилева, всѣ остальные перекаты и перемелы обставляются плавучими вѣхами и въ ночное время освѣщаются. По отзыву судовладѣльцевъ, въ средней части рѣки наиболѣе затруднительны для плаванія слѣдующіе перекаты: Вертюжаны, Люблинъ, Пояны и Эржевъ, имѣющіе мелкій кривой и узкій ходъ, при сильномъ поперечномъ теченіи, сбивающемъ суда съ хода. Вслѣдствіе кривого хода и сильнаго поперечнаго теченія также опасны для судоходства Карлашовка, Качалово и Ямпольскіе пороги; здѣсь суда увлекаются теченіемъ на выправительныя сооруженія и на камни, гдѣ терпятъ аваріи. Кромѣ указанныхъ также затруднительны перекаты: Косница, Климоуцы и Молокишъ, какъ по мелководью, такъ и по извилистости и узкости хода, а перекаты: Субботовка, Головчинцы, Васильково, Раковецъ и Сахарна только по мелководью Обмелѣніе перекатовъ происходитъ въ порядкѣ, измѣняющемся для каждаго мелководья.

Кромѣ перекатовъ, въ средней части имѣются два крутые поворота рѣки у Воронкова и у Черленъ, съ радіусами около 125 саженъ.

Въ нижней части Днѣстра перекаты, числомъ 36, имѣются лишь на протяженіи 250 верстъ отъ Выхватинцевъ до Молдавскихъ Чобручей; общая длина ихъ 72,5 версты или 29% всего указанного протяженія; отъ Чобручъ до устья, на 135 верстахъ, не имѣется ни одного переката, а лишь баръ въ устьѣ Днѣстра. Такимъ образомъ, на всей нижней части въ 385 верстъ, имѣется 37 затруднительныхъ мѣстъ, длиной 73,5 версты, что составитъ 19% всей ея длины; ниже Варниц-

кой пристани, представляющей по экономическимъ условіямъ пунктъ, съ котораго желательно плаваніе судовъ болѣе глубокосидящихъ, имѣется 11 мелкихъ мѣстъ.

Изъ всѣхъ перекатовъ регулированы лишь Варница и Парканы, а на перекатахъ Попенки, Гормацкое - Вышкоуцы и Гояны возведено лишь по нѣсколько сооруженій; остальные перекаты находятся въ естественномъ состояніи.

Не обставляются предостерегательными знаками: перекатъ Малотагатинолуй, перемелы въ Чобручахъ и у Кицканъ; временно обставляются Терновка, Суклея, Карагашъ и Слободзея, а всѣ остальные перекаты имѣютъ обстановку дневную и ночную.

Грунтъ перекатовъ нижней части преимущественно песчаный; песокъ и гравій имѣется на 4 перекатахъ, чистый гравій на двухъ перемелахъ, а въ устьѣ—дно иловатое съ ракушкой.

По малой глубинѣ причиняютъ затрудненія: Попенки, Гояны, Гормацкое—Вышкоуцы, Роги, Кошница и Пугочены; наконецъ, извилистость хода, неправильность теченія и плохія качества грунта дѣлаютъ неудобными перекаты: Маловатое, Дороцкое, Бендеры, Тирасполь и Слободзею, въ случаѣ ея обмелѣнія; баръ въ устьѣ Днѣстра также вызываетъ частые простои судовъ.

Въ части рѣки отъ Выхватинцевъ до Чобручъ отмѣчено, кромѣ того, 12 крутыхъ поворотовъ, съ радіусами до 75 саж.; ниже Чобручъ число и крутизна такихъ поворотовъ значительно больше.

Въ заключеніе необходимо замѣтить, что приведенныя въ настоящемъ описаніи Днѣстра наименьшія глубины перекатовъ наблюдаются сравнительно рѣдко, что видно изъ приложенной вѣдомости глубинъ за 5 лѣтъ; вслѣдствіе этого, многіе перекаты могутъ оставаться въ естественномъ видѣ и потребуютъ углубленія землечерпаніемъ только въ исключительныхъ случаяхъ.

Вѣдомость перекатовъ рѣки Днѣстра отъ австрійской границы до его устья.

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Конецъ. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Верхняя часть Днѣстра отъ австрійской границы до Могилева.						
Жванецъ.	0,5	3,5	3	8	Гравій	Перекаты не регулированы-кромѣ 2 ниже указанныхъ. Обстановка отъ Жванца до Устья не производится; отъ Вороновицы до Неміи обстановка безъ ночныхъ огней; исключенія отмѣчены.
Брага.	4,5	6	1,5	8	Плита.	
Хотинъ.	6,4	7,8	1,4	16		
Доробаны . . .	9,2	13,2	4	10		
Гринчукъ (4 *перемела*)	14	22	2,1	16		
Малиновка (*перемелъ*).	24,5	25	0,5	16	Гравій.	
Бырново.	26,7	28,2	1,5	10		
Мошинецъ (3 *перемела*).	30	32	0,6	16		
Коновка.	33,8	37,3	3,5	12		
Сѳколъ	39,7	42,2	2,5	8	Плита.	
Устье (*перемелъ*) . . .	45	46	0,2	16		
Вороновица. . . .	49,2	51	1,8	8	Гравій.	
Мукша	58,3	59,8	1,5	14		
Макаровка. . .	63	65	2	11	Плита.	
Луки.	68,5	69,5	1	14	Гравій.	Не обставляется.
Марьяновка. . . .	71	73	2	8		

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало.	Конецъ.	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
	Въ верстахъ отъ австрійской границы.					
Демшинъ	74,7	75,7	1	13		
Субочь	77,5	79,5	2	10		
Грушево.	80	81,5	1,5	8		
Бабино	82,3	83,2	0,9	9		
Бабій бродъ . . .	83,8	85,3	1,5	7	Гравій.	
Студеница	88,5	91,5	3	9		
Бакота	93	95,5	2,5	12		
Комарово	96,5	98	1,5	11		
Дурниковцы	99	101,2	2,2	10		
Ушицкій порогъ. . .	106,7	106,9	0,2	12	Плита.	
Кормань	108,5	109,5	1	16		
Покосъ	111	111,8	0,8	13	Гравій.	
Лоевцы	118,8	123,3	4,5	10		
Хребтіевка	124,4	126,4	2	9	Плита.	
Непоротово	130	132,2	2,2	12		
Калюсъ (Вишнево) . .	135	137,3	2,3	10	Гравій.	Регулированъ
Березовскій 1-ый . .	139,5	141	1,5	11		
Березовскій 2-ый . .	142,6	143,6	1	16	Плита.	
Ломачинцы *(перемелъ)* .	146	146,5	0,5	16	Гравій.	Не обставленъ.
Ожево	148,5	153,5	5	12		

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Конецъ. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Козлово	157,5	158	0,5	13	Гравій.	Регулированъ.
Казачій бродъ (*Казакъ*) .	162,7	164	1,3	11		
Ляшовцы (Лядово) . .	167,7	169,7	2	12		
Немія	182	185	3	15		Обстановка съ огнями.
Всего въ верхней части: 40 перекатовъ . .	0	185	73	отъ 7 до 20	Плита, Гравій.	Длина перекатовъ составляетъ 40% всего протяженія, равнаго 185 верстамъ.

Средняя часть Днѣстра отъ Могилева до Выхватинцевъ.

Могилевъ (*перемелъ*). .	186,9	187,2	0,3	16	Гравій.	**Перекаты регулированы, за исключеніемъ нижеотмѣченныхъ.**
Карлашовка	189,2	190,7	1,5	16		
Унгры	190,7	192,2	1,5	15		
Садковцы	197,6	200,9	3,3	15		
Субботовка	205,1	206,5	1,4	14		
Яруга	208,4	209,8	1,4	16		Не регулированъ.
Кременчугъ	216	219,5	3,5	15		**Всѣ перекаты средней части обставляются съ ночными огнями.**
Кременчугъ-Гуки (*перемелъ*)	219,5	220	0,5	16		
Гряда Гребень . .	223,1	223,6	0,5	16	Камни.	
Головчинцы (Параска)	226,9	229,9	3	14	Гравій.	

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Конецъ. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Флеминда	230,9	233,4	2,5	16	Гравій.	
Ямполь	241,2	243,2	2	16		
Ямпольскіе пороги .	244	244,5	0,5	15	Скала.	
Перекатъ Пороги . .	246,3	247,3	1	15	Гравій.	
Гряда Кладки . . .	247,3	247,7	0,4	16	Камни.	
Егоровка	249,4	250,9	1,5	16	Гравій.	
Янкулово	252,4	254,9	2,5	16		
Сороки (Бужеровка) .	256,5	258,6	2,1	17	Гравій.	
Трефоуцы	265,8	269,3	3,5	15		
Ясиновая мель . . .	270,5	272	1,5	18		Не регулированъ.
Косница.	273,3	275,9	2,6	14		
Васильково	276	280	4	14	Плита	
Раковецъ	282	283,5	1,5	14	Гравій.	
Раковая шейка . . .	284	284,7	0,7	15		
Воронково-Слободзея .	288	288,5	0,5	16		Не регулированъ.
Люблинъ	290,3	292,5	2,2	13		
Грушка	297,2	298,2	1	17		
Кузьминъ	302	303	1	17		Не регулиров.
Черлены	309	310	1	17		
Залучены	311,9	313,9	2	17		

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Конецъ. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Вертюжаны	318,4	320,4	2	14	Песокъ, грав.	
Доярня	321,7	322,7	1	17	Гравій.	
Бесѣдка (Нападово) .	324,9	327,4	2,5	16	Плита, грав.	
Качалово	328,9	330,3	1,4	18		
Каменка	331,2	333,9	2,7	19		
Сенатовка . . .	334,9	335,7	0,8	16		
Жабка	336,2	338	1,8	16		
Барсукъ	338	339,3	1,3	17		
Котъ (Подойма) . .	341,5	343	1,5	17	Гравій.	
Климоуцы	343,9	346,4	2,5	14		
Рашковъ	346,5	347,5	1	16		
Вадъ-Рашковъ . . .	347,9	349,2	1,3	15		
Соколъ	350,7	353,4	2,7	15		
Пояны	355,5	358,6	3,1	14		
Калатуры	359,6	361,6	2	20	Камни.	Не регулированъ.
Бѣлочь	362,6	366,3	3,7	16	Песокъ.	
Молокишъ	367,1	368,6	1,5	14		
Солончаны	371	372	1	16	Гравій.	
Эржевъ	373	375,8	2,8	13	Гравій, песокъ.	
Рыбница	378,5	380,5	2	16		

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Конецъ. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Резени	380,5	382,5	2	16	Гравій, песокъ.	
Гидеримъ (Стахная) .	382,5	384,5	2	18		
Сахарна	385,5	387	1,5	14		
Выхватинцы	387	389,5	2,5	16		
Всего въ средней части: 54 переката . . .	185	390	97,5	отъ 13 до 20	Камни, плита. Песокъ, гравій	Длина перекатовъ составляетъ 47½% всего протяженія, равнаго 205 верстамъ.
Нижняя часть Днѣстра отъ Выхватинцевъ до его устья.						
Зозуляны	394,5	395,5	1	16	Грав.. песокъ.	**Перекаты вообще не регулированы, и обставляется съ ночными огнями, за исключеніемъ регулированныхъ, частью: Попенокъ, Лалова и нижеуказанныхъ.**
Попенки	398,5	401	2,5	12	Песокъ.	
Лалово	401	402	1	15		
Ботушаны	404,5	406	1,5	15		
Лопатна-Жоры . . .	408,6	411,1	2,5	17		
Михайловка	414	416	2	15		
Гормацкое-Вышкоуцы	418,8	422,2	3,4	12		
Гояны	426,1	429,3	3,2	12		Регулированъ.
Роги	434,6	436	1,4	13		
Маловатое	438,3	440,8	2,5	16		
Голерканы (Кучіеры) .	444,6	446.4	1,8	17		

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало.	Конецъ.	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
	Въ верстахъ отъ австрійской границы.					
Новые Дубоссары . .	452,5	454,5	2	16	Песокъ.	
Кріуляны	456,5	458	1,5	20		
Карантинъ *(перемелъ)* .	460,7	461,2	0,5	20	Гравій.	
Погребы	462,2	465	2,8	19	Песокъ.	
Кошница	468,5	472	3,5	12		
Малотагатиналуй (Перерытое)	482,3	483,3	1	16		Не обставленъ.
Старые Дубоссары .	493	496,5	3,5	18		
Дороцкое	500,8	502	1,2	15	Гравій, песокъ.	
Григоріополь . . .	505	507	2	20	Песокъ.	
Делакеу	511	512,5	1,5	20		
Пугочены	517,6	520,3	2,7	13		
Шерпены	531	534	3	16		
Телица	546	549	3	20		
Тея (Красная Горка) .	555,5	558	2,5	24		
Горабыколуй . . .	564,7	567,4	2,7	18		
Варница	570	572,5	2,5	19		Регулированы.
Парканы	573,8	575,3	1,5	18		
Бендеры	577	580,3	3,3	20		
Кицканы *(перемелъ)* .	591,9	592,9	1	32	Гравій.	Не обставленъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ПЕРЕКАТОВЪ.	Начало. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Конецъ. (Въ верстахъ отъ австрійской границы.)	Длина въ верстахъ.	Наименьшая глубина въ вершкахъ.	Родъ грунта.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Терновка	596,2	597,2	1	16	Песокъ.	Временно обставляется.
Тирасполь	598,5	600,5	2	16		Обставленъ.
Суклея	607	608,5	1,5	24		Временно обставляются.
Карагашъ	613,5	615,5	1	24		
Слободзея	616,5	618	1,5	20	Гравій.	
Херсонскія Чобручи (*перемелъ*)	638,5	639,5	1	32	Песокъ	Не обставленъ.
Устье и баръ Днѣстра	775-	ая вер.	1	24	Илъ	Обставленъ.
Всего въ нижней части: 37 перекатовъ . .	390	775	73,5	отъ 12 до 32	Песокъ, гравій и илъ.	Длина перекатовъ составляетъ 19% всего протяженія, равнаго 385 верстамъ.
Итого на всемъ протяженіи русскаго Днѣстра отъ австрійской границы до устья его: 131 перекатъ . .	0	775	244	отъ 7 до 32	Плита, Скала, Камни, Гравій, Песокъ. Илъ.	Общая длина перекатовъ составлятъ 33% всего русскаго протяж. рѣки, равнаго 775 верстамъ.

Вѣдомость наименьшимъ глубинамъ

Наименованіе порекатовъ.	Глубина въ вершкахъ за 1897 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1898 годъ.								
	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
Вороновица	—	—	—	—	28	14	14	—	—	—	—	—	13	18	10	10	14	—
Мукша	—	—	—	—	30	21	21	—	—	—	—	—	—	20	16	15	16	—
Макаровка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	13	17	—
Марьяновка	—	—	—	—	24	14	14	—	—	—	—	—	—	19	14	13	15	—
Демшинъ Субочь	—	—	—	—	24	16	16	—	—	—	—	—	15	18	15	15	19	—
Грушево-Бабино	—	—	—	—	24	16	16	—	—	—	—	—	—	18	11	10	15	—
Студеница	—	—	—	—	30	14	14	—	—	—	—	—	—	20	15	15	18	—
Бакота Комарово	—	—	—	—	26	16	16	—	—	—	—	—	15	19	15	16	19	—
Дурниковцы	—	—	—	—	28	18	18	27	—	—	—	—	—	22	18	19	20	—
Ушицкій порогъ и Корманъ	—	—	—	—	28	15	15	25	—	—	—	—	14	20	12	12	16	—
Покосъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	14	17	—
Лоевцы	—	—	—	—	20	14	14	18	—	—	—	—	—	19	14	13	15	—
Хребтіевка	—	—	—	—	20	14	14	18	—	—	—	—	16	18	15	12	14	—
Непоротово	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	13	15	—
Вишнево	—	—	—	—	18	14	14	18	—	—	—	—	13	14	11	11	13	—
Березовка	—	—	—	—	26	16	16	22	—	—	—	—	—	21	14	16	18	—
Ожево	—	—	—	—	28	18	18	24	—	—	—	—	—	20	16	17	19	—
Козлово	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	16	18	—
Казачій Бродъ Лядово	—	—	—	—	20	12	12	18	—	—	—	—	14	16	13	12	13	—

на перекатахъ рѣки Днѣстра.

Глубина въ вершкахъ за 1899 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1900 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1901 годъ.								
Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
—	—	17	11	15	15	14	14	—	—	—	13	10	20	10	8	8	—	—	—	13	26	16	19	10	10	—
—	—	—	19	21	20	22	19	—	—	—	15	16	27	15	15	15	—	—	—	19	32	24	26	16	14	—
—	—	28	17	16	16	18	17	—	—	—	14	13	21	13	11	11	—	—	—	16	27	18	21	13	13	—
—	—	17	13	13	13	12	12	—	—	—	13	12	19	9	8	8	—	—	—	12	25	15	16	9	9	—
—	—	19	22	15	15	15	15	—	—	—	13	14	28	16	15	13	—	—	—	18	35	25	26	17	16	—
—	—	19	16	13	15	15	15	—	—	-		11	19	12	11	10	—	—	—	14	24	18	21	10	11	—
—	—	19	14/12	16/13	14/14	16/17	14/17	—	—	—	13	10	22	10	8	7	—	—	—	14	22	18	23	10	10	—
—	—	22	16	16	16	17	17	—	—	—	14	12	22	10	9	9	—	—	—	15	23	19	22	11	12	—
—	—	20	19	16	17	16	17	—	—	—	15	17	23	16	15	15	—	—	—	19	28	21	23	12	12	—
—	—	20	17	17	19	16	16	—	—	—		12	21	12	11	11	—	—	—	14	25	16	19	12	13	—
—	—	—	23	22	22	23	20	—	—	—	21	17	31	14	12	10	—	—	—	18	35	27	29	14	16	—
—	—	22	16/23	13/16	17	21/18	17/17	—	—	—	14	17	32	12	12	12	—	—	—	17	36	20	26	22	13	—
—	—	23	17	17	18	19	18	—	—	—	15	18	40	15	13	14	—	—	—	16	27	20	25	14	15	—
—	—	19	15	14	13	15	15	—	—	—	14	11	22	10	10	10	—	—	—	13	22	17	17	11	12	—
—	—	18	14	13	13	14	14	—	—	—	13	11	22	10	9	9	—	—	—	13	22	17	17	10	11	—
—	—	—	18	14	16	16	17	—	—	—	15	14	35	13	12	12	—	—	—	16	29	20	23	14	15	—
—	—	17	13	12	12	13	11	—	—	—	13	12	24	10	10	10	—	—	—	14	24	18	20	11	10	—
—	—	—	18	17	15	20	17	—	—	—	17	16	40	13	11	12	—	—	—	15	29	21	24	15	14	—
—	—	—	19	18	18	23	18	—	—	—	14	13	40	14	12	12	—	—	—	16	30	22	26	15	15	—
—	—	30	20	17	17	25	17	—	—	—	18	15	39	16	13	14	—	—	—	19	32	26	27	15	16	—
—	—	21	12	14	13	19	13	—	—	18	13	11	33	11	11	11	—	—	—	18	23	19	18	11	12	—
—	—	23	16	16	14	21	14	—	—	—	13	21	36	13	13	13	—	—	—	15	25	20	18	13	12	—

Наименованіе перекатовъ.	Глубина въ вершкахъ за 1897 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1898 годъ.								
	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
Немія	—	—	—	—	30	20	20	22	—	—	—	—	22	20	18	17	19	—
Карлашевка	36	36	36	27	28	19	19	24	—	—	37	28	23	20	18	18	16	—
Унгры	32	32	28	25	26	16	16	22	—	—	33	26	20	16	15	15	15	—
Садковцы	—	31	30	26	32	18	18	23	—	—	—	27	23	21	17	17	17	—
Субботовка	—	36	36	25	27	15	15	22	—	—	—	26	19	18	15	15	15	—
Яруга	—	—	—	—	29	21	21	28	—	—	—	30	24	22	20	19	19	—
Кременчугъ верхній	—	30	30	27	26	17	17	26	—	—	—	27	22	19	17	16	16	—
Кременчугъ нижній																		
Кременчугъ Гукп	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	23	21	19	18	18	—
Гребень	—	36	32	28	25	17	17	26	—	—	36	28	23	20	18	17	17	—
Параска	—	30	30	26	27	15	15	23	—	—	—	26	19	18	14	16	16	—
Флеминда верхняя	36	36	27	25	27	16	16	23	—	28	34	26	20	19	16	16	16	—
Флеминда нижняя																		
Ямполь верхній	—	—	—	26	26	17	17	24	—	—	—	27	20	18	17	16	16	—
Ямполь нижній																		
Ямпольскіе пороги	36	36	36	27	30	17	17	24	—	30	35	26	21	19	17	16	16	—
Деревня Пороги	—	—	—	25	27	16	16	23	—	—	—	25	20	18	16	16	18	—
Кладки	—	33	33	28	29	22	22	27	—	—	34	30	23	22	20	19	19	—
Егоровка	—	—	—	27	27	18	18	25	—	—	—	28	24	20	18	18	18	—
Янкулово	—	—	—	28	28	18	18	26	—	—	—	28	24	21	19	19	19	—
Сороки	—	—	—	30	30	19	19	26	—	—	—	27	23	22	18	18	17	—
Трефоуцы верхніе	—	—	—	39	23	17	19	26	—	—	—	32	21	21	18	18	18	—
Трефоуцы нижніе	—	34	32	36	22	18	18	27	—	—	38	30	19	16	15	15	16	—

Глубина въ вершкахъ за 1899 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1900 годъ.								Глубина въ вершкахъ за 1901 годъ.							
Мартъ	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь	Ноябрь
—	—	24	12	14	17	22	22	22	—	—	18	15	28	16	16	15	16	—	27	18	34	26	25	16	17	17
24	24	24	20	18	18	20	23	33	25	24	18	16	29	17	16	16	17	28	24	18	36	24	26	18	18	18
22	23	18	17	15	15	17	17	17	—	22	16	14	27	15	15	15	16	26	28	16	32	23	25	16	16	16
24	25	23	19	17	17	20	20	20	24	23	18	16	28	16	16	15	16	27	28	17	34	24	24	17	17	17
22	22	20	17	15	15	17	17	17	23	20	16	14	26	14	15	16	16	28	26	18	35	23	24	18	17	17
—	27	26	22	20	19	24	23	23	—	26	21	18	30	18	17	16	18	—	30	20	38	26	28	19	20	20
24	24	22	20	18	19	19	19	19	—	24	18	17	28	16	16	16	15	—	27	18	34	24	26	17	18	18
																				17	33	23	26	18	18	18
26	25	24	20	18	18	21	20	20	—	25	18	17	29	18	17	16	17	—	28	18	34	24	26	17	19	19
26	26	23	19	17	18	22	19	19	26	23	18	16	28	17	17	16	16	28	28	18	34	23	24	17	17	17
22	23	20	17	15	16	18	16	16	24	20	16	15	27	15	14	14	15	—	28	17	32	22	22	16	17	17
23	23	22	18	16	17	20	17	17	25	22	17	15	28	15	15	16	16	27	26	17	33	24	23	16	16	16
					16	18			24	23	17	15	27	15	16	16	16	27	26	18	34	24	24	18	16	16
24	26	21	19	17	17	24	20	20	—	26	18	17	29	17	16	15	16	26	26	17	33	24	23	17	17	17
					16	19			—	23	18	16	28	17	16	16	17	26	26	18	34	23	24	17	18	18
23	24	23	18	17	16	19	18	18	24	22	18	16	27	16	15	15	16	26	30	17	33	23	23	16	17	17
22	22	21	17	16	16	18	17	17	—	20	16	15	26	15	15	15	15	—	26	16	31	22	22	15	16	16
30	28	25	22	19	17	20	20	20	27	25	18	17	29	17	16	16	16	27	27	18	34	22	23	17	17	17
27	26	26	21	18	18	22	20	20	—	24	19	17	28	17	16	16	17	—	28	18	34	23	25	18	18	18
26	26	23	20	18	18	22	20	20	—	24	19	17	28	17	16	16	17	—	28	18	34	25	25	18	19	19
27	26	26	20	19	19	23	23	23	—	—	19	18	30	18	17	17	18	—	29	19	35	25	26	19	20	20
27	26	26	22	19	19	22	19	19	—	24	17	17	28	16	16	17	18	—	29	20	38	24	24	17	18	18
24	23	24	20	17	18	21	18	18	—	23	16	15	28	16	14	16	16	—	28	20	37	24	23	18	18	17

Наименованіе перекатовъ.	Глубина въ вершкахъ за 1897 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1898 годъ.								
	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
Ясиновая мель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	19	19	—
Косница	—	—	—	39	23	17	20	24	—	—	37	31	21	22	16	16	16	—
Васильково	—	—	—	39	28	22	17	27	—	—	41	33	24	20	22	20	20	—
Раковецъ	—	—	—	38	24	17	21	25	—	—	—	28	20	22	16	15	14	—
Раковая Шейка	—	—	—	40	29	23	18	29	—	—	—	32	22	19	17	17	18	—
Воронково-Слободзея	—	—	—	43	30	25	19	32	—	—	—	32	24	19	22	18	20	—
Люблинъ	—	—	—	37	26	17	20	26	—	—	—	29	22	22	16	17	17	—
Грушка	—	—	—	38	26	19	18	27	—	—	—	28	23	20	17	20	19	—
Кузьминъ	—	45	40	40	29	20	19	28	—	—	—	30	23	21	17	20	19	—
Черлены	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	22	26	25	23	—
Залучены	—	—	39	44	27	19	19	31	—	—	—	33	26	32	22	18	19	—
Вертюжаны	—	42	43	39	22	16	21	26	—	—	34	30	20	17	16	16	16	—
Доярня	—	46	41	43	25	20	18	28	—	—	37	29	23	19	18	18	18	—
Бесѣдка верхняя	30	44	40	42	28	18	17	27	—	—	38	26	22	19	18	18	18	—
Бесѣдка нижняя												29	22			17	17	—
Качалово	—	48	44	41	40	24	26	34	—	—	40	40	36	26	25	26	26	—
Каменка верхняя	24	38	35	35	22	15	14	24	—	—	35	28	18	14	16	24	26	—
Каменка нижняя																		
Сенатовка	—	—	—	38	28	18	18	26	—	—	—	32	24	20	19	18	19	—
Жабка	—	37	34	39	27	21	19	27	—	—	—	31	24	19	18	17	18	—
Барсукъ	—	—	—	37	25	18	19	28	—	—	—	34	27	20	23	20	19	—
Котъ	—	—	36	38	28	18	19	26	—	—	—	33	24	22	20	20	20	—
Климоуцы верхніе	—	35	31	35	26	17	18	27	—	—	37	31	20	18	16	18	18	—

Глубина въ вершкахъ за 1899 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1900 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1901 годъ.								
Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
—	—	27	23	20	20	22	22	22	—	—	—	—	—	18	18	19	19	—	—	23	39	26	26	20	19	19
26	24	24	19	17	16	19	18	18	—	23	16	16	30	14	14	16	15,5	26	27	19	36	24	23	18	18	17,5
30	28	28	24	20	22	24	22	22	—	24	20	20	36	14	16	17	18,5	—	—	23	40	27	27	19	20	18
24	22	24	19	18	20	20	20	20	—	—	—	20	34	18	18	18	18	—	—	20	38	27	26	17	17	16
29	26	27	23	16	18	21	20	20	—	—	18	17	34	16	15	17	16,5	—	27	18	33	24	23	18	17	16
32	28	29	26	18	19	22	21	21	—	—	—	—	—	17	16	17	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	26	25	20	16	16	20	18	18	22	23	18	17	32	15	14	13	15,5	25	27	18	32	25	23	17	17	16
27	26	25	20	22	18	21	19	19	23	25	20	19	29	17	14,5	16	17,5	27	28	20	34	26	24	18	19	18
26	27	26	22	18	18	20	20	20	26	26	18	18	33	18	17	18	19	27	28	20	35	27	25	17	18	18
32	35	32	28	24	25	26	24	24	—	—	—	22	38	20	17	20	23	—	—	24	39	30	30	23	23	22
40	26	30	24	18	23	25	21	21	29	30	21	29	34	20	17	17	19	28	26	22	38	28	27	20	20	20
25	24	24	20	16	16	20	18	18	22	23	17	16	30	14	14	15	16	26	26	19	32	24	22	17	17	16
26	26	26	23	18	19	22	20	20	23	24	18	18	33	17	17	17	18,5	27	30	20	35	35	24	18	18	17
26	27	27	23	20	19	22	20	20	24	24	18	18	32	16	17	17	19	27	30	20	36	26	24	17	20	24
26	26	30	26	18	22	26	23	23	28	28	17	17	34	16	14	16	17,5	26	28	20	33	26	25	17	18	18
34	29	32	28	22	29	33	27	27	37	38	26	25	45	22	18	19	21	30	27	25	40	29	31	23	22	22
32	30	45	36	24	28	31	27	27	36	35	27	26	46	26	22	24	27	—	—	26	42	30	32	26	24	24
		40	32	22	24	28	24	24	—	29	24	23	40	22	19	20	24	—	—	24	38	29	29	19	20	20
28	25	28	22	20	20	23	20	20	28	26	20	19	30	16	16	16	18	27	27	21	34	27	27	19	20	18
27	25	27	21	18	18	22	19	19	24	23	18	17	31	16	16	16	17,5	27	27	20	33	27	26	18	18	17
30	28	29	24	22	20	24	24	24	28	28	22	21	35	18	17	20	19	—	—	22	38	29	19	20	20	20
27	26	28	24	22	20	23	22	22	26	26	20	19	34	27	16,5	17	20	28	29	23	36	27	28	18	18	18
24	24	25	21	18	17	20	18	18	22	28	18	17	30	16	14	16	17	26	27	19	32	26	24	17	18	17

Наименованіе перекатовъ.	Глубина въ вершкахъ за 1897 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1898 годъ.								
	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
Климоуцы нижніе	—	35	31	35	26	16	18	27	—	—	37	31	20	18	16	18	18	—
Рашковъ	—	—	—	3	27	18	17	24	—	—	—	27	22	18	16	17	17	—
Вадъ Рашковъ	—	—	—	28	25	18	18	25	—	—	—	26	21	17	17	16	16	—
Соколъ	—	—	—	30	27	19	18	26	—	—	—	28	21	17	16	16	16	—
Пояны	—	—	—	28	25	18	17	25	—	—	—	26	22	18	15	16	16	—
Калатуры	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бѣлочь	—	—	—	30	27	20	19	26	—	—	—	27	23	20	18	18	18	—
Молокишъ	—	—	—	29	25	17	17	23	—	—	—	25	21	19	14	14	15	—
Солончаны	—	—	—	28	26	22	18	25	—	—	—	26	23	22	18	18	17	—
Эржевъ	—	—	—	28	27	17	17	24	—	—	—	25	22	20	17	17	17	—
Рыбница	—	—	—	27	24	18	17	23	—	—	—	—	21	21	18	17	18	—
Резина	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21		18	17	17	17	—
Стахная	—	—	—	31	27	20	20	27	—	—	—	27	24	23	19	18	18	—
Сахарна	—	—	—	28	25	18	17	24	—	—	—	26	18	17	16	15	16	—
Выхватинцы	—	—	—	30	27	18	18	26	—	—	—	28	24	22	18	18	18	—
Зозуляны	—	—	—	29	28	16	20	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Попенки	—	—	—	32	23	19	17	25	—	—	—	27	20	18	17	17	17	—
Лалово	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ботушаны	—	—	—	—	—	—	18	26	—	—	—	—	22	20	18	17	17	—
Лопатна	—	32	30	30	23	18	18	27	—	—	—	28	24	21	17	18	18	—
Михайловка	—	28	31	28	26	17	15	24	—	—	32	26	22	18	15	15	16	—
Гормацкое	—	32	30	26	24	20	20	26	—	—	30	27	23	20	17	18	18	—
Гояны	20	24	24	26	25	12	12	23	—	—	27	25	22	15	21	12	18	—

Глубина въ вершкахъ за 1899 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1900 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1901 годъ.								
Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
24	24	25	21	18	17	20	18	18	22	28	18	17	30	16	14	16	17	26	28	19	33	26	25	17	17	18
25	23	26	21	18	17	21	19	19	24	22	19	18	27	18	16	17	17	—	—	22	40	26	23	18	18	17
23	21	24	20	18	17	20	18	18	—	21	18	17	26	17	15	16	16	—	—	21	41	25	24	18	17	18
22	22	23	19	16	16	18	17	17	22	20	18	16	24	16	14	16	15	—	—	20	40	24	23	16	17	17
22	23	24	20	18	16	18	17	17	23	21	18	17	25	15	14	16	15	—	—	19	36	24	22	17	16	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	28	28	24	20	22	22	—	—	26	39	28	27	24	20	-
24	25	26	24	22	17	21	19	19	—	23	21	20	26	18	16	18	18	—	—	22	38	27	26	18	13	18
21	22	22	20	18	16	19	18	18	—	20	17	16	24	16	14	16	15	23	32	19	36	24	22	17	16	16
23	25	27	22	22	18	20	22	22	—	22	22	21	27	15	16	18	17	—	—	23	37	28	27	17	19	17
22	23	25	23	18	17	20	21	21	—	29	20	18	26	13	14	16	16	24	33	20	39	25	24	18	17	18
24	26	27	24	20	16	20	22	22	—	23	22	22	28	19	17	18	18	—	—	20	40	26	25	18	19	19
22	21	24	19	16	18	17	27	27	—	24	19	20	25	18	16	20	17	—	—	23	41	28	27	20	22	20
21	27	28	23	21	20	22	20	20	—	26	21	22	27	20	18	21	17	—	39	22	40	25	24	19	20	20
21	20	22	18	16	16	17	17	17	—	20	17	15	23	15	14	16	17	—	37	24	38	26	27	16	23	21
23	26	27	22	20	20	20	22	22	—	18	18	18	28	18	16	17	16	—	41	19	37	29	28	20	21	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	20	19	27	19	17	20	18	—	43	25	39	30	25	18	20	20
23	20	22	15	18	16	21	22	22	22	22	22	20	22	13	12	14	16	20	32	14	40	22	20	16	18	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	18	20	19	23	18	17	18	17	22	30	21	39	25	23	17	17	15
24	24	26	23	23	18	24	20	20	—	17	18	17	26	15	16	17	17	—	36	23	37	27	24	18	20	15
20	22	24	22	20	17	20	19	19	—	22	20	18	28	20	17	20	18	—	41	22	39	29	26	19	19	17
23	23	26	21	22	18	21	22	22	—	24	23	23	29	22	18	21	15	—	36	24	38	30	29	18	21	16
24	24	28	23	21	19	23	21	21	—	23	22	19	25	13	12	17	16	18	32	21	37	27	24	16	18	18
27	21	25	21	21	18	20	23	23	24	16	17	17	28	17	15	15	17	24	24	16	40	26	26	21	23	20

Наименованіе перекатовъ.	Глубина въ вершкахъ за 1897 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1898 годъ.								
	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ	Сентяорь.	Октябрь.	Ноябрь.
Роги	—	32	30	28	23	20	20	27	—	—	—	29	24	20	19	18	19	—
Маловатое	—	28	29	29	28	14	17	26	—	—	29	28	22	17	16	16	16	—
Кучіеры	—	32	32	32	28	18	18	27	—	—	32	27	23	19	17	18	18	—
Дубоссары	—	—	40	36	30	26	25	30	—	—	—	30	28	26	17	17	17	—
Кріуляны	—	28	30	38	32	24	26	32	—	—	—	32	30	27	20	26	24	—
Карантинъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Погребы	—	31	29	34	25	22	23	30	—	—	—	25	24	23	22	24	25	—
Кошница	—	26	24	32	28	23	22	28	—	—	—	22	16	15	12	16	18	—
Старые Дубоссары	—	—	—	—	29	26	24	33	—	—	—	16	23	20	20	22	22	—
Дороцкое	—	—	—	—	30	22	21	30	—	—	—	—	27	20	18	17	17	—
Григоріополь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	21	24	24	—
Делакеу	—	—	—	—	28	30	32	35	—	—	—	30	30	26	22	26	26	—
Пугочены	—	—	—	—	27	17	16	32	—	—	—	28	20	20	13	14	16	—
Шерпены	—	—	—	—	28	16	16	32	—	—	—	28	18	22	17	16	18	—
Телица	—	—	—	—	30	24	24	35	—	—	—	30	28	30	28	28	26	—
Тея	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гурабыколуй	—	—	—	—	32	24	26	36	—	—	—	—	24	27	21	23	23	—
Варница	—	—	—	—	26	23	24	32	—	—	—	28	25	23	19	21	22	—
Бендеры нижніе и верхніе	—	—	25	40	24/29	22/20	23/21	35/32	—	—	—	27	18/30	22/30	20/16	20/24	19/24	—
Терновка	—	—	—	—	—	24	24	38	—	—	—	—	28	28	21	22	23	—
Тирасполь	—	—	—	—	28	20	32	34	—	—	—	28	16	30	22	23	22	—
Устье р. Днѣстра	22	22	22	27	26	18	13	—	—	19	20,5	—	30	17	12	10	16	—

Глубина въ вершкахъ за 1899 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1900 годъ.									Глубина въ вершкахъ за 1901 годъ.								
Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.
24	23	28	22	23	19	22	20	20	—	22	21	21	24	16	13	14	17	—	40	20	41	25	24	17	17	16
23	21	26	23	19	20	22	22	22	—	24	20	23	27	17	18	22	20	28	36	25	39	28	26	23	22	21
24	24	28	25	22	22	24	23	23	—	26	23	22	28	21	20	24	20	—	21	27	37	27	25	17	17	17
—	29	32	19	16	16	22	19	19	—	18	18	20	26	17	16	20	17	—	36	22	38	26	27	21	22	20
28	27	28	25	24	22	24	25	25	27	27	24	24	28	24	20	22	21	—	44	24	40	28	26	22	24	22
—	—	—	—	—	22	24	28	28	30	36	30	28	32	27	24	25	20	27	48	28	39	31	28	26	26	26
30	27	28	24	20	21	26	24	24	28	29	20	19	23	21	19	20	19	—	40	19	37	27	26	20	24	21
22	22	22	20	20	16	24	22	22	24	18	24	20	26	22	20	18	17	—	36	23	37	29	28	17	26	23
—	—	23	27	24	22	25	25	25	—	23	24	29	22	23	18	18	26	—	—	22	30	30	26	25	25	—
—	—	23	22	16	17	18	18	18	—	24	18	15	15	17	15	15	20	—	—	15	28	28	25	20	18	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	30	28	25	20	26	26	26	—	—	—	24	24	24	20	24	27	—	—	24	32	32	29	30	26	—
—	—	27	17	19	14	16	32	32	—	24	19	17	17	17	20	20	24	—	—	17	27	27	27	24	21	21
—	—	24	24	24	18	19	30	30	—	—	22	19	19	18	20	20	20	—	—	19	29	29	27	23	24	24
—	—	30	29	28	20	25	28	28	—	—	—	24	24	21	24	24	25	—	—	24	31	31	30	25	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	32	31	24	24	—
—	—	32	27	30	22	24	28	28	—	—	—	18	18	19	28	28	26	—	—	18	26	26	32	20	18	—
—	—	32	24	20	19	16	23	23	—	27	21	24	24	20	22	22	23	—	—	21	28	28	23	19	19	19
—	—	22	23	20	19	27	24	24	—	—	—	20	20	19	18	18	26	—	—	20	30	30	27	23	24	24
		30	26	30	24	34	27	27				26	20	22	20	20	22									
—	—	—	48	27	25	27	29	29	—	—	—	—	—	24	16	16	26	—	—	—	—	—	29	24	26	—
—	—	24	26	20	23	26	32	32	—	—	—	25	25	22	18	18	23	—	—	25	30	30	26	24	32	32
18	20	20	17	20	17	20	32	32	34	36	34	33	34	31	30	17	24	—	—	36	29	29	30	32	24	23

Описаніе Турунчука. Рукавъ Турунчукъ отдѣляется отъ Днѣстра въ одной верстѣ ниже селенія Херсонскія Чобручи, въ разстояніи 638 верстъ отъ австрійской границы и 137 верстъ отъ устья; онъ соединяется вновь съ Днѣстромъ черезъ Бѣлое озеро, примыкающее къ рѣкѣ на 19-ой верстѣ отъ устья. Такимъ образомъ, протяженіе Днѣстра отъ раздѣленія на два рукава до соединенія вновь съ Турунчукомъ составляетъ 118 верстъ. Турунчукъ значительно прямѣе и короче соотвѣтствующей части главнаго русла, и нѣкоторыя заинтересованныя въ дѣлѣ судоходства вѣдомства находятъ желательнымъ углубленіе его для сквозного плаванія судовъ. Для опредѣленія возможности исполненія этой задачи, въ 20 числахъ іюля сего года произведена была рекогносцировка Турунчука. Этой рекогносцировкой было выяснено, что Днѣстръ, въ томъ мѣстѣ гдѣ отдѣляется отъ него Турунчукъ, протекаетъ въ руслѣ слабо изогнутомъ, имѣющемъ ширину около 40 сажень и глубину болѣе 3-хъ саженъ; нѣсколько ниже глубина его уменьшается и доходитъ до 2 аршинъ, впрочемъ при самой низкой водѣ.

Турунчукъ, по отдѣленіи отъ Днѣстра, течетъ на протяженіи 20 верстъ однимъ русломъ, имѣющемъ ширину около 20 саженъ; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ширина русла возрастаетъ до 40 саженъ, но нигдѣ не бываетъ меньше пятнадцати; извилины рѣка дѣлаетъ небольшія и выполняетъ ихъ плавными кривыми большихъ радіусовъ; берега ея довольно ровные, они спускаются къ водѣ одиночными откосами, а нерѣдко и болѣе крутыми, до отвѣсныхъ. Откосы по большей части покрыты ивнякомъ и повидимому не подвергаются размыву; высота береговъ колеблется между 0,5 и 1,5 саженями, причемъ оба берега имѣютъ одинаковое возвышеніе. Теченіе замѣтное, но вода все же сохраняетъ гладкую поверхность

На этомъ протяженіи Турунчука имѣются слѣдующія мелкія мѣста, могущія въ межень обратиться въ перекаты: у деревни Глинной выше 1-го моста, была опредѣлена глубина въ 1 сажень при мягкомъ гравелистомъ днѣ; у того же моста песчаный перемелъ

съ глубиною 1,5 сажени; такіе-же два перемела между 1-мъ и 2-мъ мостами; между деревнями Глинным. и Коротнымъ, у мельницы, щебенистая гряда съ глубиною 1,35 сажени; у Коротнаго, выше моста, въ уширеніи рѣки до 40 саженъ, съ твердымъ дномъ и пологими глинистыми берегами, мель съ глубиной до 0,8 сажени; у Коротнаго же, подъ мостомъ, наблюдалась глубина около 1 сажени. Ниже Коротнаго, за поворотомъ рѣки съ высокимъ, до 3 саженъ, глинисто-песчанымъ размываемымъ берегомъ, расположена длинная прямая мель въ песчаномъ руслѣ, шириною около 40 саженъ съ однообразной глубиной въ 1,5 сажени. Въ нижнемъ концѣ этой части рѣки имѣется островъ, выше котораго наблюдалась глубина 1,3 сажени, а ниже, на заворотѣ рѣки противъ Незавертайловки, гдѣ русло уширяется до 40 саженъ, глубина уменьшается до 1 сажени. Такимъ образомъ, въ этой части Турунчука имѣется 9 болѣе мелкихъ мѣстъ съ глубинами отъ 1,5 до 0,8 сажени, за исключеніемъ которыхъ всюду наблюдалась глубина болѣе 2 саженъ. Необходимо, однако, замѣтить, что во время рекогносцировки вода въ Днѣстрѣ стояла на 0,36 сажени выше нуля по Тираспольской рейкѣ, между тѣмъ въ мелководье она опускается на 0,43 сажени ниже того же нуля; такимъ образомъ и глубины верхней части Турунчука въ межень будутъ менѣе наблюденныхъ при рекогносцировкѣ на величину до 0,79 сажени. Карчи въ этой части рѣки попадаются рѣдко. Мостовъ черезъ рѣку—3, одинъ наплавной и 2 на сваяхъ, паромныхъ переправъ 2, съ канатами надъ водой поперекъ рѣки.

Слѣдующая часть Турунчука, отъ деревни Незавертайловки, гдѣ рѣка раздѣляется на два рукава, до соединенія ея съ притокомъ Кучурганъ, вытекающемъ изъ лимана того же названія, имѣетъ протяженіе около 15 верстъ. Она характеризуется дробленіемъ Турунчука на многіе рукава и протоки, расходящіеся по низменнымъ камышевымъ плавнямъ, которыя пересѣкаются Турунчукомъ и составляютъ берега этой его части. Изъ двухъ вышеупомянутыхъ рукавовъ около Незавертайловки, правый, подъ названіемъ Гончарка, ухо-

дитъ въ плавни, а лѣвый представляетъ главное русло. Ширина его вначалѣ 18 саженъ, нѣсколько ниже уменьшается до 15 и 10 сажень; берега имѣютъ высоту около 0,5 сажени и чѣмъ далѣе, тѣмъ становятся ниже, а подъ селомъ Троицкимъ уже совершенно затоплены и обозначены лишь линіей камышей; извилины становятся чаще и рѣзче, и нѣкоторыя изъ нихъ уже непроходимы для судовъ; протоки, шириной до 5 саженъ, въ большомъ количествѣ отдѣляются и опять впадаютъ въ главное русло; дно состоитъ изъ песку и гравія; сѣченіе русла трапецевидное, съ крутыми откосами. Въ этой части наблюдено 17 перемеловъ съ глубиной около 1 сажени и три перемела съ глубиной 0,5 сажени.

На послѣднихъ 5 верстахъ этой части, не доходя Троицкаго, Турунчукъ раздѣляется на 3 рукава. Въ большемъ изъ нихъ наблюдалась ширина отъ 10 до 4 саженъ, при чемъ русло загромождено карчами въ видѣ живыхъ кустовъ и деревьевъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ перегорожено во всю ширину рыболовными загородками изъ кольевъ, оплетенныхъ камышомъ; скорость въ этомъ руслѣ очень значительна; два другіе рукава идутъ въ плавни. Въ верхнемъ концѣ этой части, гдѣ рѣка имѣетъ еще твердыя берега, она перегорожена двумя свайными мостами.

Подъ Троицкимъ имѣется обширное озеро, въ которое собираются воды, разнесенныя по плавнямъ Турунчукомъ, и впадаетъ рѣка Кучурганъ, несущая зеленую воду Кучурганскаго лимана. Изъ озера вытекаетъ нѣсколько рукавовъ, по которымъ возвращаются въ Турунчукъ его воды, а самый большой изъ нихъ, впадающій ниже другихъ, какъ бы представляетъ продолженіе Кучургана, воды котораго, протекая къ этому рукаву черезъ озеро, вдоль одного изъ береговъ, не смѣшиваются съ остальными, рѣзко отличаясь отъ нихъ зеленымъ цвѣтомъ. Ниже его впаденія Турунчукъ окончательно принимаетъ видъ широкаго и глубокаго канала, вода въ которомъ замѣтно чище днѣстровской.

Въ новомъ своемъ видѣ Турунчукъ протекаетъ примѣрно 30 верстъ остального своего протяженія, до

впаденія въ Бѣлое озеро. Здѣсь ширина его не менѣе 30 саженъ, а иногда доходитъ до 40 и 50; берега невысоки, тверды, съ правой стороны покрыты лозою и камышами, а съ лѣвой—рядомъ побережныхъ большихъ ивъ, за которыми простираются пространства, покрытыя лугами; плесы прямые или слабо закругленные, крутыхъ поворотовъ нѣтъ; теченіе незначительно; глубина большая, и только въ одномъ мѣстѣ, при отдѣленіи рукава 30-ти саженной ширины, идущаго въ небольшой лиманъ у деревни Ясской, наблюдена глубина 1,35 сажени; воды изъ упомянутаго лимана возвращается въ Турунчукъ многими мелкими протоками. Русло Турунчука, ничѣмъ не загромождено, дно его по-прежнему гравелистое, а ближе къ Бѣлому озеру раковистое; въ нижнемъ концѣ этой части рѣка дѣлаетъ нѣсколько большихъ пологихъ извилинъ. Между деревнями Троицкой и Ясской, тамъ гдѣ Турунчукъ подходитъ къ откосу возвышенности, окаймляющей долину Днѣстра съ лѣвой стороны, имѣется большая паромная переправа, и черезъ рѣку натянуты канаты.

При подходѣ къ Бѣлому озеру имѣется длинный прямой плесъ, съ низкими берегами, шириной до 50 саженъ. Въ плесѣ замѣтно осажденіе наносовъ, и дно состоитъ изъ твердаго ила, мѣстами съ ракушкой, а глубина держится около 2 саженъ, доходя иногда до 1,5 сажени. Передъ самымъ впаденіемъ въ Бѣлое озеро, въ разстояніи отъ него по прямому направленію не болѣе 100 саженъ, Турунчукъ раздѣляется на два рукава; въ этомъ мѣстѣ глубина рѣки около 0,7 сажени. Правый рукавъ, болѣе узкій, поворачиваетъ назадъ въ плавни и выходитъ въ озеро у юго-западнаго его края, образуя въ устьѣ мелкій баръ; лѣвый, болѣе короткій, изливается въ озеро при замѣтномъ теченіи, имѣя ширину около 50 саженъ и глубину 0,5 сажени; такая же глубина наблюдается и на барѣ въ Бѣломъ озерѣ при иловатомъ грунтѣ съ ракушками; глубина хода по Бѣлому озеру въ направленіи къ Днѣстру на первой полуверстѣ 0,6 сажени, а затѣмъ на всемъ 5-ти верстномъ протяженіи около 0,75 сажени; грунтъ

въ озерѣ—рыхлый илъ, а плотный грунтъ находится ниже, примѣрно на глубинѣ 1 сажени отъ поверхности воды.

Бѣлое озеро съ Днѣстромъ соединяется протокомъ, имѣющемъ ширину около 200 саженъ и глубину больше 2 саженъ.

Замѣтимъ, что въ Бѣломъ озерѣ и въ нижней части Турунчука меженнія глубины будутъ только на 0,10 или 0,15 сажени меньше опредѣленныхъ рекогносцировкой, такъ какъ наибольшія повышенія горизонта воды надъ меженнимъ уровнемъ наблюденныя на ближайшемъ—Маякскомъ водомѣрномъ посту не превосходятъ 0,60 сажени.

Вѣроятная полная длина Турунчука, опредѣленная рекогносцировкой, равна $20 + 15 + 30 + 5 = 70$ верстамъ, а такъ какъ соотвѣтственная часть Днѣстра имѣетъ длину 118 верстъ, то пользуясь Турунчукомъ, водный путь можетъ быть укороченъ на 48 верстъ.

Судоходство по Турунчуку не происходитъ; впрочемъ въ 1901 году была сплавлена одна гонка лѣса съ лѣсопильнаго завода въ селѣ Глинномъ; плаваютъ по Турунчуку лишь рыбачьи лодки мѣстныхъ рыбаковъ и также рыбаковъ, ѣдущихъ на ловлю изъ города Маяки подъ Херсонскія Чобручи.

Относительно возможности плаванія большихъ судовъ по Турунчуку, можно считать выясненнымъ рекогносцировкой, что первая и послѣдняя его части и Бѣлое озеро могли бы быть приспособлены къ этому землечерпаніемъ, при помощи котораго здѣсь возможно достигнуть необходимаго углубленія перекатовъ и бара въ Бѣломъ озерѣ; при этомъ 4 постоянныхъ моста должны быть замѣнены наплавными, или паромными переправами.

Что же касается до средней части, то судоходство по ней вовсе невозможно безъ капитальныхъ работъ: по узкости рѣки, имѣющей въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ширину около 5 саженъ, по большой извилистости и по незначительной ея глубинѣ, которая, даже при высокомъ стояніи горизонта, бывшемъ во время рекогносцировки, не превосходила 0,5 сажени.

II.

Работы произведенныя на Днѣстрѣ и уходъ за рѣкой.

Предварительныя поясненія. Днѣстръ служилъ путемъ сообщенія уже съ древнихъ временъ и съ теченіемъ времени пріобрѣталъ все большее значеніе въ торговомъ отношеніи; тѣмъ не менѣе до начала 80-хъ годовъ, онъ пребывалъ въ своемъ естественномъ первобытномъ видѣ, и заботы о немъ со стороны мѣстныхъ гидротехниковъ ограничивались выемкой изъ его русла незначительнаго количества карчей и камней.

Въ 80-хъ годахъ потребность серьезнаго улучшенія рѣки настолько созрѣла, что на этотъ предметъ были отпущены значительныя суммы изъ Государственнаго Казначейства и учрежденъ спеціальный сборъ для постепеннаго ихъ погашенія. Съ 1884 года началась на Днѣстрѣ кипучая работа: въ короткое сравнительно время, съ 1884 по 1893 годъ, были сооружены регуляціонныя сооруженія почти на всѣхъ перекатахъ средней части рѣки, и впервые примѣнено землечерпаніе; расчищены пороги, и произведена сплошная очистка русла Днѣстра отъ карчей и камней; на обстановку рѣки предостерегательными знаками обращено серьезное вниманіе и т. д.

Впослѣдствіи, съ уходомъ В. М. Лохтина, который производилъ эти работы, отпуски суммъ на улучшеніе Днѣстра значительно сократились, но не прекратились окончательно, и работы, хотя и въ меньшемъ размѣрѣ, производятся до послѣдняго времени.

Нижеслѣдующій обзоръ этихъ работъ на Днѣстрѣ располагается въ слѣдующемъ порядкѣ: въ началѣ поставлены работы по изслѣдованіямъ Днѣстра, далѣе работы выправительныя, землечерпательныя, временныя мѣры воспособленія судоходству, карчевательныя

и камнеподъемныя работы; затѣмъ описаны работы по устройству и содержанію затоновъ и разныя мелкія работы; наконецъ, приведены свѣдѣнія о казенныхъ постройкахъ, о водомѣрныхъ постахъ и объ обстановкѣ судового хода предостерегательными знаками; попутно сообщаются свѣдѣнія объ имѣющихся на Днѣстрѣ гидротехническихъ снарядахъ и казенномъ пароходѣ, а также объ организаціи техническаго и судоходнаго надзоровъ. Въ концѣ главы приведенъ сводъ расходовъ на содержаніе и улучшеніе Днѣстра, произведенныхъ казною съ 1884 года, и поступленій спеціальнаго сбора для возмѣщенія этихъ расходовъ.

Приводимыя числа взяты изъ подлинныхъ дѣлъ и сообщеній техническаго и судоходнаго надзоровъ Днѣстра; ошибки, которыя могли при этомъ вкрасться, не могутъ замѣтнымъ образомъ повліять на размѣры чиселъ, выражающихъ общіе итоги.

Изслѣдованія Днѣстра. Работы по изученію Днѣстра распадаются на три категоріи: 1) на сплошныя изысканія рѣки, произведенныя на протяженіи всего Днѣстра отъ австріійской границы (впаденія Збруча) до Чернаго моря; 2) на съемки отдѣльныхъ перекатовъ и частей Днѣстра, для выясненія вопроса объ ихъ улучшеніи и составленія проектовъ; а также — передъ приступомъ къ работамъ и по окончаніи работъ, для выясненія достигнутыхъ результатовъ, и, наконецъ, 3) на изученіе экономическаго значенія Днѣстра и составленіе записокъ и докладовъ о его состояніи, нуждахъ и необходимыхъ мѣрахъ улучшенія.

Сплошныя изысканія Днѣстра произведены въ промежутокъ времени съ 1882 по 1896-ой годъ, въ шесть отдѣльныхъ пріемовъ и охватили въ общемъ всю рѣку.

Первая по времени, въ 1882 году, изслѣдована средняя часть рѣки, отъ Могилева до Выхватинцевъ, на протяженіи 207,75 верстъ. Результаты изысканій имѣются въ видѣ 48 листовъ чистовыхъ плановъ Днѣстра, подъ № № съ 1 по 33 и съ 35 по 49-ый; № 34 утерянъ, но онъ можетъ быть возстановленъ по черновымъ планшетамъ

Масштабъ плановъ 50 саженъ въ одной сотой сажени; на нихъ показаны линіи равныхъ глубинъ черезъ 8 вершковъ (0,17 с.), и нанесена линія стрежня съ глубинами. Промѣрные профили вычерчены въ двухъ особыхъ книгахъ; на профиляхъ показана линія горизонта воды, соотвѣтствующая нулю Жванецкой рейки, и на нѣкоторыхъ изъ нихъ нанесены кривыя поверхностнаго распредѣленія скоростей въ профили. Продольныхъ профилей этой части рѣки имѣются двѣ: одна сокращенная, въ масштабѣ 4 версты въ одной сотой сажени, съ показаніемъ: линіи горизонта воды нулевого и высокого, линіи дна и распредѣленія паденія рѣки по плесамъ и перекатамъ, прямымъ и кривымъ; другая профиль, въ масштабѣ 1 версты въ 0,01 сажени, содержитъ лишь линію рабочаго горизонта воды 1892-го года, безъ показанія линіи дна и всего прочаго. Изъ полевыхъ матеріаловъ къ этой съемкѣ имѣются лишь черновые планшеты. Стоимость этихъ изысканій опредѣлилась въ 28.590 р. 84 коп.

Слѣдующая по времени сплошная съемка Днѣстра была произведена въ 1888 году, при чемъ снята часть рѣки отъ Выхватинцевъ до Бендеръ, на протяженіи 191,3 версты; результаты съемки имѣются въ видѣ 45 листовъ чистовыхъ плановъ Днѣстра подъ №№ съ 1 по 10 и 12 по 46-ой; № 11-ый утерянъ, но для возстановленія его имѣются черновые планшеты. Планы составлены въ масштабѣ 50 сажень въ соткѣ, съ нанесеніемъ линій равныхъ глубинъ черезъ 8 вершковъ (0,17 с.); промѣрные профили вычерчены въ особой книгѣ; на нихъ нанесена линія горизонта, соотвѣтствующая нулю Жванецкой водомѣрной рейки. Сокращенная продольная профиль имѣется по нивеллировкѣ 1892-го года, въ масштабѣ 4 версты въ 0,01 сажени, съ показаніемъ лишь одной линіи рабочаго горизонта воды. Полевыхъ журналовъ нивеллировокъ не имѣется.

Въ 1889 году Днѣстръ изслѣдованъ отъ Бендеръ до села Молдавскіе Чобручи, на протяженіи 82,2 верстъ; планы этой части рѣки имѣются на 17 чистовыхъ листахъ подъ №№ съ 1 по 17-ый. Они вычерчены въ масштабѣ 50 саженъ въ 0,01 сажени, линіи равныхъ

глубинъ нанесены черезъ полъ аршина. Промѣрныя профиля имѣются въ особой книгѣ, съ показаніемъ на нихъ срѣзки горизонта. Продольной профили не имѣется, а также не имѣется и документовъ для ея составленія.

Въ 1890-мъ году были произведены сплошныя изысканія на верхней части рѣки, отъ австрійской границы (впаденія рѣчки Збруча) до Могилева, на протяженіи 183,65 верстъ; планы этой части Днѣстра въ масштабѣ 50 саженъ въ соткѣ, съ показаніемъ линій равныхъ глубинъ черезъ 8 вершковъ, имѣются на 48 листахъ подъ №№ 1—48. Поперечные профиля даны въ двухъ отдѣльныхъ книгахъ; на профиляхъ показано приведеніе горизонта воды къ нулевому уровню, но отмѣтки горизонтовъ и величины срѣзки не даны. Продольная профиль къ съемкѣ составлена по нивеллировкѣ 1890 года, въ масштабѣ 2 версты въ 0,01 сажени, съ нанесеніемъ только одной линіи нулевого горизонта воды. Изъ полевыхъ матеріаловъ этой съемки, а также всѣхъ предъидущихъ имѣются лишь рабочіе планшеты. Общая стоимость изысканій, произведенныхъ съ 1884 года, включая и изысканія отдѣльныхъ перекатовъ, опредѣляется инженеромъ Лохтинымъ въ 27.131 р. 60 коп.

Часть рѣки отъ Молдавскихъ Чобручей до города Маяки, протяженіемъ 108 верстъ, снята изысканіями 1895 — 96-го годовъ, произведенными очень подробно. По этимъ изысканіямъ имѣются на лицо чистовые планы Днѣстра, на 18 листахъ подъ №№ съ 1 по 18, въ масштабѣ 50 саж. въ соткѣ; на нихъ линіи равныхъ глубинъ нанесены черезъ полъ аршина. Промѣрные профиля вычерчены въ двухъ книгахъ, съ показаніемъ нулевого горизонта воды. Продольная профиль сдѣлана въ масштабѣ 1 верста въ соткѣ, съ нанесеніемъ одной линіи рабочаго горизонта воды во время нивеллировки 1895 года. Кромѣ того имѣются 4 плана разливовъ Днѣстра, планъ Бѣлаго озера, 4 листа водомѣрныхъ графиковъ за время изысканій, 7 листовъ проектовъ спрямленія Днѣстра, 7 листовъ опредѣленія расходовъ воды въ Днѣстрѣ и Турунчукѣ.

Въ одно время со съемкой нижней части Днѣстра

сняты 16 верстъ начальнаго протяженія рукава Турунчука. Съемка представлена на 5 чистовыхъ листахъ плановъ, при нихъ продольный профиль и промѣрные профиля въ особой книгѣ. Остальное протяженіе Турунчука изслѣдовано не было.

Къ изысканіямъ 1895—96 годовъ имѣются въ полномъ порядкѣ всѣ полевые журналы, переписанные на чисто, а также планшеты съемки; стоимость этихъ изысканій опредѣлилась въ 7000 рублей.

Въ тѣхъ-же годахъ (95 и 96-омъ) произведены были инженерами В. Руммелемъ и В. Сахаровымъ изысканія Днѣстровскаго лимана и нижней части Днѣстра, отъ Маяковъ до устья. Результаты изысканій послужили матеріаломъ для изданія XXIII выпуска „Матеріаловъ для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія“, подъ заглавіемъ „Устье рѣки Днѣстра и Днѣстровскій лиманъ“, изданнаго въ 1898 году.

Такимъ образомъ результатомъ сплошныхъ изысканій Днѣстра за послѣднее двадцатилѣтіе является полная съемка всего русскаго протяженія Днѣстра въ масштабѣ 50 саж. въ 0,01 сажени; что же касается до продольной профили, то имѣются лишь сокращенные профили отдѣльныхъ участковъ рѣки въ разныхъ масштабахъ, съ показаніемъ на нѣкоторыхъ только одной линіи горизонта, иногда рабочаго, иногда приведеннаго къ нулю, а для части рѣки отъ Бендеръ до Молдавскихъ Чобручей, длиной 82 версты, вовсе не имѣется продольной профили. Вслѣдствіе сказаннаго, для составленія хотя бы сокращенной продольной профили всего русскаго протяженія Днѣстра, не имѣется документовъ, и для этого необходимо произвести по крайней мѣрѣ новую нивелировку части рѣки между Бендерами и Молдавскими Чобручами.

Если имѣть въ виду довершеніе изслѣдованій Днѣстра съ возможной полнотой, то необходимы изысканія въ пограничной его части, отъ Онуты до Исаковецъ (или устья Збруча); а также полное изслѣдованіе рукава Турунчукъ и Бѣлаго озера.

Частныя съемки перекатовъ Днѣстра, для соста-

вленія проектовъ улучшенія перекатовъ или для выясненія результатовъ произведенныхъ работъ, постоянно производятся на Днѣстрѣ, и по нѣкоторымъ важнымъ перекатамъ имѣется цѣлый рядъ плановъ, которые даютъ возможность прослѣдить послѣдовательно, изъ года въ годъ, измѣненія, происходящія въ рѣчномъ руслѣ. Такъ, при сплошныхъ регуляціонныхъ работахъ въ средней части Днѣстра, съ 1884 по 1893 годъ, до приступа къ работамъ, были произведены съемки всѣхъ улучшаемыхъ перекатовъ. Суммы, израсходованныя на эти изслѣдованія, входятъ въ вышеприведенную общую цифру стоимости изысканій съ 1884 по 1890 годъ—27131 р. 60 коп.

Въ 1894-омъ году сняты перекаты Качалово, Климоуцы, Сахарна и Каменка, для повѣрки результатовъ регулировки; работа эта обошлась въ 845 руб. 76 коп.

Въ 1895 году была произведена съемка переката Рыбница, что обошлось въ 845 руб. 76 коп.

Въ 1897 и 1898 годахъ были произведены частичныя изысканія всѣхъ перекатовъ верхней части Днѣстра, отъ границы до Могилева, и результаты ихъ имѣются на 27 отдѣльныхъ листахъ плановъ, съ продольной профилью каждаго переката; работа эта стоила 3500 руб.

Въ 1898 году была произведена съемка рѣки у Варницы, въ виду предположенія объ улучшеніи подхода къ Варницкой пристани; стоимость съемки опредѣлилась въ 300 руб.

Въ 1899 году, по требованію Министерства Путей Сообщенія, были произведены подробныя изысканія урочища „Провалъ“, расположеннаго ниже Бендеръ, и составленъ проектъ регулированія этой части рѣки, на что истрачено 500 руб. Въ томъ же году были сняты перекаты нижней части: Гормацкое-Вышкоуцы, Гояны и Поценки, при чемъ съемка обошлась въ 667 рублей.

Въ 1900 году произведена съемка слѣдующихъ перекатовъ нижней части рѣки: Гояны (дополнительная), Роги, Новыя Дубоссары, Кошница и Старыя Дубоссары, при чемъ эта работа обошлась въ 1000 рублей; въ томъ же году производились изысканія и составлены проекты: устройства Рыбницкаго затона и улуч-

шенія перекатовъ средней части: Эржева и Рыбницы, на что израсходовано 600 рублей.

Въ 1901 г. произведена съемка на пяти перекатахъ средней части: Бесѣдкѣ, Климоуцахъ, Соколѣ, Поянáхъ и Молокишѣ, и на двухъ нижней части: Маловатомъ и Голерканахъ; эти работы обошлись въ 1930 рублей.

Всего съ 1882 по 1902 годъ израсходовано на сплошныя и частныя изысканія Днѣстра 72910 руб. 96 к., не считая стоимости изысканій инженера Руммеля, произведенныхъ въ Днѣстрѣ въ 1895—96 годахъ.

Въ 1902-мъ году на изслѣдованія перекатовъ Трефоуцы, Косница, Васильково, Раковецъ, Вертюжаны, Кріуляны, Погребы, Котница и Малотагатиналуй (или Перерытое), ассигновано 2400 руб.; эти работы и производятся въ настоящее время; а въ нижней части рѣки производятся изысканія на перекатахъ: Делакеу, Пугочены, Шерпены, Бендеры и Тирасполь, на что имѣется кредитъ въ 1500 рублей; кромѣ того, въ 1902 году отпущено на составленіе документовъ техническаго контроля рѣки Днѣстра по 4000 рублей на каждый техническій участокъ.

Кромѣ вышеизложенныхъ многочисленныхъ изысканій, Днѣстръ служилъ предметомъ не менѣе многочисленныхъ изслѣдованій въ области гидротехники, исторіи, географіи, геологіи, политической экономіи, а главное въ отношеніи судоходства и его развитія.

На первомъ мѣстѣ среди этихъ трудовъ за послѣдніе 20 лѣтъ, должно поставить статьи В. М. Лохтина, помѣщенныя въ журналахъ и записки, представленныя имъ въ рукописи въ Министерство Путей Сообщенія.

Въ журналѣ „Инженеръ“ помѣщены были его статьи: „О видоизмѣненіи продольной профили Днѣстра при колебаніи высоты воды въ рѣкѣ“ и „Пояснительная записка къ проекту улучшенія рѣки Днѣстра“; въ 1888 году имъ составлена „Пояснительная записка къ проекту довершенія улучшенія рѣки Днѣстра“, оставшаяся въ рукописи; въ 1890 году напечатана отдѣльнымъ изданіемъ записка „Нужды Днѣстровскаго судоходства“, а въ 1891 году въ Извѣстіяхъ Собранія

Инженеровъ Путей Сообщенія помѣщена статья „Современныя нужды Днѣстра“. Въ это же время имъ изданъ Днѣстровскій календарь, въ которомъ напечатана статья о питаніи Днѣстра водами. Кромѣ поименованныхъ, имѣются и другія болѣе мелкія его записки, касающіяся Днѣстра.

Въ 1883 году инженеромъ Ѳ. Г. Зброжекомъ былъ представленъ въ Департаментъ водныхъ и шоссейныхъ сообщеній „Актъ осмотра р. Днѣстра, произведенныхъ и производящихся на немъ работъ“.

Далѣе, обширное изслѣдованіе Днѣстра было произведено К. Э. Ласскимъ, сообщенное имъ III съѣзду дѣятелей по водянымъ путямъ въ 1896 году, въ видѣ двухъ докладовъ: „Изслѣдованіе рѣки Днѣстра“ и „Днѣстръ и Приднѣстровье“; въ этихъ докладахъ собраны разнообразныя данныя по экономическимъ, историческимъ и другимъ вопросамъ, касающимся Днѣстра и его раіона, и приводятся подсчеты расходовъ правительства на содержаніе Днѣстра и улучшеніе его судоходныхъ условій.

Въ 95—96-мъ году изслѣдованіе низовьевъ Днѣстра было произведено одновременно съ изысканіями его устья и лимана инженеромъ В. Руммелемъ, результаты котораго помѣщены въ упомянутомъ уже XXIII выпускѣ „Матеріаловъ для описанія русскихъ коммерческихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія“, подъ заглавіемъ „Устье рѣки Днѣстра и Днѣстровскій лиманъ“.

Въ 20 книжкѣ энциклопедическаго словаря Брокгауза и Ефрона помѣщено описаніе Днѣстра профессора Н. Соловьева.

Въ 1900 году былъ представленъ въ Управленіе Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній докладъ объ улучшеніи Днѣстра быв. Инспектора Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній Гуневича, а въ слѣдующемъ 1901 году докладъ о Днѣстрѣ Инспектора Малютина, командированныхъ въ свое время для изслѣдованія вопросовъ Днѣстровскаго судоходства.

Въ текущемъ 1902-мъ году Кіевскимъ Округомъ Путей Сообщенія была составлена записка „О современныхъ судоходныхъ условіяхъ р. Днѣстра и мѣрахъ

для ихъ улучшенія". а также представляется въ Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и настоящій отчетъ по изслѣдованію Днѣстра.

Главнымъ статистикомъ Бессарабскаго земства въ текущемъ году составлена записка „О сооруженіи морского порта въ Аккерманѣ", заключающая въ себѣ различныя экономическія свѣдѣнія, касающіяся Днѣстра.

По изслѣдованіямъ Днѣстра въ геологическомъ отношеніи имѣются: геологическая карта Подоліи и Волыни, составленная Карпинскимъ и Барботомъ де Марни въ 70-хъ годахъ, геологическая карта Бессарабіи, составленная Синцовымъ въ 80 годахъ, и кромѣ того спеціальныя изслѣдованія различныхъ минераловъ Приднѣстровья Синцова, Пренделя, Соболева и другихъ авторовъ.

Въ отношеніи международнаго права Днѣстра имѣется изслѣдованіе П. Казанскаго, приватъ-доцента Казанскаго университета, помѣщенное въ его трудѣ„ Договорныя рѣки".

Кромѣ изслѣдованій, литература Днѣстра богата ходатайствами; такъ Бессарабскимъ земствомъ возбуждались въ разное время вопросы: объ учрежденіи рѣчного комитета, рѣчного сбора, а въ послѣднее время о его отмѣнѣ, объ улучшеніи судоходныхъ условій Днѣстра и т. д.

Штурманомъ дальняго плаванія Никифоровымъ составлена записка объ учрежденіи на Днѣстрѣ туэрнаго пароходства.

Выправительныя работы. Работы по регулированію перекатовъ занимаютъ видное мѣсто среди всѣхъ производившихся на Днѣстрѣ работъ, и затраты на нихъ рѣзко выдѣляются своей величиной изъ всѣхъ остальныхъ расходовъ на эту рѣку.

Выправительныя сооруженія строились здѣсь уже съ начала 80-хъ годовъ, но въ широкихъ размѣрахъ регулированіе перекатовъ производилось съ 1884 по 1893-ій годъ включительно; какъ уже сказано, за это время почти всѣ перекаты средней части были стѣснены сооруженіями. Впослѣдствіи отпускъ средствъ на выправленіе Днѣстра значительно сократился, и съ

1894 г. по настоящее время устроено на Днѣстрѣ весьма мало выправительныхъ сооруженій; на ремонтъ же существующихъ сооруженій отпускаются недостаточныя суммы, и потому они постепенно разстраиваются и въ такомъ видѣ становятся уже опасными для судоходства.

Выправленіе перекатовъ средней части произведено стѣсненіемъ русла, причемъ нормальная ширина трассы принята въ 60 и 80 саженъ, въ зависимости отъ ширины прилегающихъ плесовъ; очертаніе трассы криволинейное, изъ ряда непрерывно примыкающихъ другъ къ другу кривыхъ, при чемъ изгибы часто проектированы мелкіе, несоотвѣтствующіе природнымъ извивамъ выправляемыхъ частей рѣки. Возможно, что такая трассировка была проектирована съ цѣлію обхода бурнаковъ, для прорѣзанія которыхъ не имѣлось надлежащихъ приспособленій.

Выправительныя сооруженія, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, состоятъ изъ поперечныхъ полузапрудъ, расположенныхъ, по возможности, нормально къ очертанію трассы; кромѣ полузапрудъ, устроены на нѣкоторыхъ перекатахъ продольныя дамбы съ траверсами и запруды, загораживающія рукава, образованныя островами; берегоукрѣпительныхъ сооруженій на Днѣстрѣ вовсе не возводилось.

Верхняя поверхность всѣхъ выправительныхъ сооруженій средней части или вполнѣ горизонтальна, или имѣетъ къ берегу очень незначительный подъемъ; лишь у самаго корня сооруженія она круто подымается къ берегу на нѣкоторую высоту; корни сооруженій возвышаются не менѣе, чѣмъ на одну сажень надъ нулевымъ горизонтомъ и прочно врѣзываются въ берегъ; возвышеніе верхнихъ площадокъ надъ нулевымъ горизонтомъ незначительно: нѣкоторыя сооруженія доведены лишь до нулевого горизонта, большинство до 0,25 сажени надъ нулемъ и только нѣкоторыя до 0,30 сажени надъ нулемъ. Нормальная ширина сооруженій по верху 0,60 сажени, откосы обычно полуторные.

Всѣ выправительныя сооруженія возведены изъ камня; они имѣютъ ядро изъ накидной кладки и облицовку, въ предѣлахъ колебанія горизонтовъ воды,

изъ притесанныхъ другъ къ другу камней; донныя полузапруды устроены изъ накидной кладки.

Въ позднѣйшихъ сооруженіяхъ продольныя дамбы получаютъ несимметричный профиль, съ одиночнымъ откосомъ съ рѣчной стороны и полуторнымъ съ береговой; траверсы имѣютъ одиночный откосъ съ верховой стороны и полуторный съ низовой; полузапруды, симметричнаго поперечнаго сѣченія, имѣютъ по верху постепенный подъемъ къ берегу въ $^1/_{40}$.

Полузапруды и буны легкаго типа возводятся изъ накидной кладки до нулевого горизонта и имѣютъ ширину поверху 0,30 саж.

Въ новыхъ проектахъ корни сооруженій предполагается доводить до самаго высокаго горизонта воды, и полузапруды располагать другъ отъ друга въ разстояніи около 75 саженъ; но существующія сооруженія, возведенныя по проекту инженера Лохтина расположены другъ отъ друга въ разстояніи до 150 саженъ.

Въ средней части рѣки, гдѣ дно твердое и стѣсненіемъ русла нельзя произвести размыва дна, выправительныя работы производились въ связи съ землечерпаніемъ и имѣли цѣлію упорядочить теченіе на перекатахъ и направить струю вдоль прорѣзи.

Тамъ, гдѣ это было осуществлено въ полной мѣрѣ, получились хорошіе результаты; но къ сожалѣнію землечерпательные снаряды того времени были крайне несовершенны, вслѣдствіе чего регуляціонныя работы далеко опередили землечерпательныя, и много перекатовъ осталось безъ прорѣзей. Конечно, на этихъ перекатахъ не могло произойти замѣтнаго увеличенія глубины, которая на нѣкоторыхъ изъ нихъ и теперь въ мелководье доходитъ до 14 и 13 вершковъ, при чемъ судовой ходъ иногда выходитъ за предѣлы трассы. Въ настоящее время Кіевскій Округъ Путей Сообщенія старается по возможности восполнить этотъ пробѣлъ, производя землечерпательныя прорѣзи на этихъ перекатахъ; къ сожалѣнію въ распоряженіи техническаго надзора Днѣстра имѣется и теперь только одна землечерпательница старой конструкціи, съ очень малой производи-

тельностью, но тѣ немногія прорѣзи, которыя она проработала, сохраняются продолжительное время.

Въ нижней части Днѣстра, гдѣ грунтъ ложа перекатовъ песчаный и легко размываемый, регулированіе стало производиться сравнительно недавно. Капитальныя работы произведены только на перекатѣ Варница, который не выдѣлялся особымъ мелководьемъ среди остальныхъ, и имѣли главнымъ образомъ цѣлію достиженіе удобнаго подхода къ желѣзнодорожной пристани. На перекатахъ Гормацкое, Попенки, Гояны, Маловатое устроено по нѣскольку полузапрудъ болѣе легкаго типа, что нельзя считать достаточнымъ; работы не закончены по недостатку средствъ, и вслѣдствіе незаконченности замѣтнаго улучшенія произвести не могли, и фарватеръ этихъ перекатовъ остался такимъ же неустойчивымъ, извилистымъ и мелкимъ какъ и прежде. Опытовъ улучшенія перекатовъ этой части рѣки землечерпательными прорѣзями не производилось, и устойчивость послѣднихъ не выяснена; несомнѣнно однако, что по свойству грунта онѣ не могутъ быть такими устойчивыми, какъ въ средней части Днѣстра.

Въ верхней части русскаго теченія Днѣстра регулированы перекаты Калюсъ и Казачій. Повидимому, наименьшая глубина перекатовъ возрасла здѣсь съ 8 вершковъ до 10 и 12, но сооруженія требуютъ очень серьезнаго ремонта, а потому результаты этихъ работъ не могутъ считаться вполнѣ выясненными.

Переходя къ обзору всего количества произведенныхъ на Днѣстрѣ выправительныхъ работъ, удобно раздѣлить 18-лѣтній періодъ ихъ выполненія съ 1884 по 1901 годъ на двѣ части: первая съ 1884 по 1892 г. включительно, когда было произведено капитальное регулированіе средней части, и вторая съ 1893 по 1901 г., когда въ средней части производились лишь нѣкоторыя дополнительныя работы и начато регулированіе верхней и нижней частей.

За первые девять лѣтъ, съ 1884 по 1892 годъ, выправленіе производилось на слѣдующихъ перекатахъ: Карлашовка, Садковцы, Субботовка, Кременчугъ, Головчинцы, Флеминда, Ямполь, Пороги, Кладки, Егоровка,

Янкулово, Сороки, Трефоуцы, Косница, Васильково, Раковецъ, Люблинъ, Грушка, Залучены, Вертюжаны, Доярня, Бесѣдка, Качалово, Каменка, Сенатовка, Жабка, Подойма, Рашковъ, Соколъ, Пояны, Бѣлочь, Молокишъ, Солончаны, Эржевъ, Рыбница, Гидеримъ и Сахарна, а всего на 37 перекатахъ, всѣ въ средней части. На нихъ выполнено 318 отдѣльныхъ сооруженій, общею длиною 13619,6 сажени, или 27,23 версты, объемъ коихъ равенъ 14267,56 кубич. саж.

Эти работы стоили 665370 рублей 27 коп.

За вторые девять лѣтъ съ 1893 по 1901 годъ производились капитальныя работы: въ верхней части на перекатахъ Калюсѣ и Казачьемъ, въ средней части на перекатѣ Климоуцы, а въ нижней на перекатѣ Варница. Кромѣ того на перекатахъ средней части: Карлашовкѣ, Садковцахъ, Залученахъ, Вертюжанахъ, Бесѣдкѣ, Качаловѣ, Каменкѣ, Жабкѣ, Соколѣ, Рыбницѣ и Сахарнѣ возведены добавочныя сооруженія. Всего на 18 перекатахъ: 2 верхнихъ, 15 среднихъ и одномъ нижнемъ, возведено 90 сооруженій, общею длиною 3688,35 погон. саженъ или 7,37 версты, объемомъ въ 6583,16 кубич. саженъ, и стоимостью въ 153677 рублей 51 коп.

Кромѣ того съ 1898 по 1901 годъ на перекатахъ нижней части: Попенкахъ, Гормацкомъ, Гоянахъ и Маловатомъ, возведено 29 сооруженій легкаго типа, общей длиной до 750 саж. ($1^1/_2$ версты), общимъ объемомъ 366,08 куб. саж. и стоимостью 8345 рублей.

На публикаціи о работахъ и на временный добавочный техническій надзоръ истрачено съ 1893 по 1901-ый годъ—3577 рублей 2 коп.

Всего за 18 лѣтъ съ 1884 по 1902-ой регулировано 45 перекатовъ: 2 въ верхней части, 38 въ средней и 5 въ нижней части; возведено 437 сооруженій, общей длиною 36 верстъ и общимъ объемомъ 21216,811 куб. саж.; стоимость всѣхъ этихъ работъ опредѣлилась въ 831392 рублей 80 коп.

Ремонтныя работы, произведенныя на Днѣстрѣ для поддержанія сооруженій въ исправномъ состояніи, дѣлятся на 2 категоріи: на капитальный ремонтъ, при которомъ сильно пострадавшія сооруженія заново воз-

водятся до проектныхъ высоты и объема, а нерѣдко и болѣе, и на мелкій ремонтъ незначительныхъ поврежденій въ сооруженіяхъ, во избѣжанія ихъ дальнѣйшаго разстройства.

За 8-лѣтній періодъ съ 1884 по 1891 годъ на капитальный и мелкій ремонтъ было израсходовано 27682 рублей 77 к. За 10 лѣтъ съ 1892 по 1901 капитальный ремонтъ былъ произведенъ въ 18 случаяхъ на 14 перекатахъ: Карлашовкѣ, Головчинцахъ, Флеминдѣ, Ямполѣ, Егоровкѣ, Янкуловѣ, Трефоуцахъ, Люблинѣ, Вертюжанахъ, Бесѣдкѣ, Качаловѣ, Каменкѣ, Рыбницѣ и Сахарнѣ; онъ выразился въ производствѣ 665,572 куб. саж. каменной кладки на сумму 19376 руб. 76 коп. За тѣ же 10 лѣтъ съ 1892 по 1901 годъ мелкій ремонтъ сооруженій производился: въ 92 году на 23 перекатахъ на сумму 17000 руб., въ 93—94 годахъ на 34 перекатахъ на сумму 18446 руб. 73 к., въ 97.—98 годахъ на 27 перекатахъ на сумму 20200 р. 15 к., въ 99-мъ году на 23 перекатахъ на сумму 11396 р. 51 к., въ 1900-мъ году на 9 перекатахъ на сумму 7402 р. 04 к., въ 1901—1902 годахъ на 32 перекатахъ на сумму 17861 р. 19 к.; а всего въ 148 случаяхъ на 38 среднихъ перекатахъ на общую сумму 92306 р. 62 к. Всего-же на ремонтъ сооруженій за 18 лѣтъ съ 1884 по 1901 израсходовано 139366 руб. 15 коп., или въ среднемъ по 7740 рублей въ годъ.

Такимъ образомъ, расходъ на регулированіе Днѣстра и на поддержаніе сооруженій въ исправности, съ 1882 по 1902 годъ включительно, опредѣляется въ суммѣ 970758 руб. 95 коп.

Расходы на устройство и содержаніе въ исправности выправительныхъ сооруженій производятся и въ текущемъ 1902 году, причемъ на довершеніе регулированія переката Варница отпущено 26180 руб., на регулированіе верхнихъ перекатовъ: Вороновицы, Ляшевцы и Лоевцы дано 35000 р., на сооруженіе 9 полузапрудъ легкаго типа на нижнихъ перекатахъ: Гормацкое, Роги и Гояны, по 3 на каждомъ, 2700 рублей и такимъ образомъ всего на возведеніе новыхъ сооруженій— 63880 рублей.

Кромѣ того, на капитальный ремонтъ переката „Качалово“ отпущено 3750 р. и на общій мелкій ремонтъ сооруженій—10,000 р., а всего на ремонтъ—13750 р.

Такимъ образомъ, общая сумма, ассигнованная въ текущемъ году на развитіе и поддержаніе выправительныхъ работъ, составляетъ—77,630 рублей.

Въ общемъ, слѣдовательно, съ расходомъ текущаго года, на регулированіе Днѣстра затрачено болѣе милліона рублей.

Землечерпаніе. Что касается до землечерпанія, то, какъ уже упомянуто, оно давало на Днѣстрѣ прекрасные результаты въ отношеніи спрямленія и углубленія ходовъ на перекатахъ, неподдающихся размыву отъ дѣйствія выправительныхъ сооруженій; къ сожалѣнію, эти работы до сихъ поръ не получили настоящаго развитія за недостаткомъ средствъ.

На рѣкѣ имѣется одинъ землечерпательный караванъ, состоящій изъ черпаковой землечерпательницы старой конструкціи, пріобрѣтенной въ 80-хъ годахъ и трехъ старыхъ деревянныхъ двухкубовыхъ шаландъ, постройки 1895 года. Понтонъ землечерпательницы деревянный, также постройки 1885 года, въ настоящее время расшатанъ и перекошенъ, и не допускаетъ дѣйствія машины въ полную силу; длина его 83,5′, ширина 30′, высота борта 6′, а въ кормовой части 8′; осадка съ полнымъ грузомъ въ кормовой части 0,46 саж., а въ носовой 0,25 саж. Подъ котломъ и машиной нѣтъ прочныхъ крѣпленій, и котелъ испытываетъ сильныя колебанія при дѣйствіи машины, которая помѣщается на котлѣ, по типу локомобилей. Машина развиваетъ 20 номинальныхъ силъ, при давленіи въ котлѣ до 5 атмосферъ. Черпаковая цѣпь имѣетъ 21 ковшъ, емкостью 4 куб. фута каждый; но ковши неудобной формы, длинные и узкіе, недостаточно хорошо приспособленные для быстраго наполненія и опоражниванія. Число черпаковъ опоражнивающихся въ минуту при обыкновенной работѣ около 10, а при форсированной—около 14. Глубина опусканія рамы до 10′. Папильонажныя цѣпи приводятся въ дѣйствіе одной лебедкой и не имѣютъ

каждая отдѣльнаго движенія. Въ пріемномъ колодцѣ грунтъ задерживается, и черезъ нѣсколько минутъ колодезь приходится чистить, что очень замедляетъ работу; впрочемъ это несовершенство можетъ быть легко устранено постановкою особаго насоса, подающаго въ достаточномъ количествѣ воду въ колодезь. Грунтъ изъ машины вываливается въ шаланды, которыя подаются къ землечерпательницѣ на шестахъ по канату, а вверхъ по теченію подымаются лошадьми или волами; количество шаландъ для непрерывной работы машины не достаточно. Въ результатѣ машина вырабатываетъ отъ $1^1/_2$ до 2 кубовъ въ часъ работы и въ навигацію прочищаетъ не болѣе одного переката.

При работѣ на малой глубинѣ, нужно предварительно расчистить ходъ вдоль краевъ прорѣзи драгами особыми скребками, описанными ниже, на глубину осадки машины, такъ какъ въ этихъ мѣстахъ траншеи, вслѣдствіе неудобной своей формы и несовершенства папильонажа, она не можетъ сама прочистить себѣ дорогу.

До 1884 года на Днѣстрѣ работала другая землечерпательница подъ названіемъ № 1, впослѣдствіи пришедшая въ негодность и снятая съ работъ; при ней были двѣ шаланды. Пріобрѣтеніе этого каравана стоило 23919 р. 58 к. Стоимость всѣхъ произведенныхъ ею работъ до 1884 года была 34043 р. 76 к.

Послѣ 1884 г. землечерпательныя средства Днѣстра были усилены пріобрѣтеніемъ вышеописанной землечерпательницы № 2, нынѣ существующей, съ тремя шаландами, буксирнаго парохода „Днѣстръ“ и парового катера, на что израсходовано 57811 руб. 2 коп.

Въ теченіи 1884—1891 годовъ этими двумя землечерпательными караванами были прорыты 7 траншей на 6 перекатахъ: Флеминдѣ, Вертюжанахъ, Доярнѣ, Бесѣдкѣ, Качаловѣ и Каменкѣ, при чемъ всего извлечено 9726,25 куб. саж. грунта. Производство работъ, ремонтъ и содержаніе карановъ и парохода стоило 129672 р. 87 коп.

Въ 1892 году караванъ № 1 работалъ на перекатѣ Каменка, при чемъ сдѣлана прорѣзь длиной 230 саж. и вынуто земли 1135,7 куб. саж.; работы

обошлись 9886 р. 37 к. Караванъ № 2 работалъ въ Качаловѣ прорѣзь, длиною 150 саж., при чемъ вынуто 700 куб. саж. земли и на барѣ Днѣстра, гдѣ, при 180 саженной длинѣ прорѣзи, вынуто 938,5 куб. саж.; работы произведенныя землечерпательницею № 2 стоили 13843 р. 60 к.

Такимъ образомъ, въ 1892 году всего сдѣлано 560 пог. саженъ прорѣзей, вынуто 2774,2 кубовъ грунта и израсходовано 23729 р. 97 к., не включая содержанія парохода.

Въ 1893 году былъ произведенъ ремонтъ обоихъ карабановъ, при чемъ на ремонтъ и содержаніе № 1-го истрачено 2420 р. 67 к., а № 2—2409 р. 76 к, на вытаскиваніе карабановъ на берегъ для ремонта—725 р., а всего израсходовано 5555 р. 43 к.

Въ 1894 году караванъ № 1 работалъ въ Залученахъ, гдѣ сдѣлана прорѣзь длиной 265 саж., шириной 12 и глубиной 0,5 сажени, и въ Каменкѣ, гдѣ прорѣзь имѣла длину 75 саж.; всего вынуто 302,75 куб. саж. грунта. Караванъ № 2 на барѣ Днѣстра сдѣлалъ прорѣзь длиной 400 саж., шириной 12—15 саж. и глубиной $^1/_2$ сажени; израсходовано на работы караваномъ № 1—12112 р., № 2—1080 р. 54 к., а всего 13192 руб. 54 коп.

Въ 1895 году работалъ лишь караванъ № 1,—на барѣ, гдѣ сдѣлалъ прорѣзь длиной 295 саж., шириной 15 саж., глубиной 5′; при этомъ вынуто 1239 куб. саженъ земли, ремонтъ и работа стоили 3816 рублей Караванъ № 2 капитальнаго ремонтировался, при чемъ выстроенъ новый понтонъ для землечерпательницы и 3 новыхъ шаланды; это обошлось 13000 руб., а всего въ 1895 году израсходовано на землечерпаніе 16816 р.

Въ 1896 году караванъ № 1-й продолжалъ углубленіе хода на Днѣстровскомъ барѣ въ лиманѣ, на каковую работу и ремонтъ каравана истрачено 7280 р.; караванъ № 2 сдѣлалъ прорѣзь длиною въ 200 саж. и глубиною 0,50 саж. на перекатѣ Климоуцы, что стоило 7300 р.; работа обоихъ карабановъ обошлась 14580 руб.

Въ 1897 году на капитальный ремонтъ каравана

№ 1 и его содержаніе израсходовано 4876 р. 56 к. Караванъ № 2 сдѣлалъ прорѣзь на перекатѣ Каменка длинной 219,6 с. и глубиной до 0,50 с., при чемъ вынуто 1030 куб. саж. грунта. Стоимость его работъ опредѣлилась въ 7360 р., а всего въ этомъ году израсходовано 12236 р. 56 к.

Въ 1898 году караванъ № 1-й былъ признанъ негоднымъ къ употребленію; назначенная къ продажѣ землечерпательная машина по настоящее время стоитъ на берегу у желѣзнодорожнаго моста въ Бендерахъ, не находя себѣ покупателей. Караванъ № 2-й работалъ на перекатѣ Каменка, гдѣ имъ сдѣлана прорѣзь 165 саж. длины, 20 саж. ширины и 0,50 саж. глубины, при чемъ вынуто 1136 куб. саж. грунта. Всего на ремонтъ и дѣйствіе каравана израсходовано 9407 руб.

Въ 1899 году землечерпательныя работы производились на перекатѣ Рыбница; сдѣлана прорѣзь длиной 400 саж., при чемъ вынуто грунта 2607 куб. саж. и израсходовано на работы и ремонтъ 11725 р. 93 к.

Въ 1900 году караванъ работалъ въ Сахарнѣ, гдѣ было вынуто 1804 куб. саж. грунта, при чемъ сдѣлана прорѣзь длиной 322,65 саж. и шириной 200 саж., а по окончаніи этой работы началъ расчистку хода въ Резеняхъ, гдѣ вынуто 72 куб. саж. Всего вынуто 1876 куб. саж., израсходовано 12209 р. 60 к.

Въ 1901 году работа въ Резеняхъ была закончена углубленіемъ рѣки у пароходной пристани, при чемъ пройдено 131,2 пог. саж. и вынуто 321 куб. саж. грунта; а затѣмъ сдѣлана прорѣзь въ Бесѣдкѣ, длиной 292,05 сажени, шириной 20 сажени и глубиной до 0,5 сажени, при чемъ вынуто грунта 1286 куб. саж. Въ концѣ навигаціи произведена расчистка входа въ Каменскій затонъ на длинѣ 42,1 сажени шириною 10 саженъ, при чемъ вынуто 242 куб. саж. грунта. Всего въ 1901 году сдѣлано прорѣзей 465,37 пог. саж. и вынуто 849 куб. саж. грунта; стоимость работъ опредѣлилась въ 9375 р. 49 к.; ремонтъ каравана обошелся въ 6374 р. 51 к. а всего въ 1901 г. израсходовано 15750 р.

Въ текущемъ 1902 году землечерпательница дѣ-

лаетъ прорѣзь на перекатѣ Бесѣдка. На ремонтъ каравана было ассигновано 4000 р., на производство работъ 3000 руб., а всего 7000 руб.

Всего по 1901 годъ включительно израсходовано на пріобрѣтеніе и ремонтъ землечерпательныхъ снарядовъ, на содержаніе и дѣйствіе ихъ 380650 р. 26 коп.

За это время, т. е. съ 1884 по 1901 годъ, сдѣлано 23 прорѣзи на 11 перекатахъ и на барѣ, а именно: въ Каменкѣ 5, на барѣ 4, во Флеминдѣ, Качаловѣ, Бесѣдкѣ и Резеняхъ по 2, въ Вертюжанахъ, Доярнѣ, Залученахъ, Климоуцахъ, Рыбницѣ и Сахарнѣ по одной.

Если подсчитать стоимость одной кубической сажени этихъ работъ, то она окажется очень высокй, и это явилось слѣдствіемъ совершенной неудовлетворительности работающихъ на Днѣстрѣ снарядовъ, которые, по дороговизнѣ дѣйствія, не желательно было бы вовсе ставить на работы. Въ виду этого, и находя невозможнымъ оставить Днѣстръ безъ землечерпательныхъ снарядовъ, Управленіе Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній уже озаботилось заказомъ для Днѣстра новаго землечерпательнаго каравана современной, болѣе совершенной, конструкціи.

Временныя мѣры. Частыя обмѣленія перекатовъ, обнаруживающіяся во время межени, и недостатокъ въ землечерпательныхъ снарядахъ для устраненія этихъ обмелѣній, заставили мѣстный техническій надзоръ обратиться къ другимъ временнымъ мѣрамъ воспособленія судоходству.

Эти мѣры получили довольно широкое примѣненіе на Днѣстрѣ и состоятъ въ расчисткѣ судового хода въ ручную лопатами и скребками, а также посредствомъ особыхъ желѣзныхъ досокъ, называемыхъ драгами, дѣйствіе которыхъ описано ниже, и наконецъ въ установкѣ временныхъ водостѣснительныхъ сооруженій изъ досчатыхъ щитовъ, ивовыхъ плетней и кулей съ пескомъ. Сами водоходы часто прибѣгаютъ къ съуженію русла соотвѣтственной разстановкой судовъ, что имѣетъ мѣстное названіе „ставить суда на щиты“.

Устройство каменныхъ полузапрудъ легкаго типа, а также донныхъ загражденій, хотя и считается мѣстнымъ техническимъ надзоромъ временными мѣрами, но относится къ капитальнымъ работамъ, такъ какъ эти сооруженія остаются въ руслѣ и дѣйствіе ихъ не прекращается.

Кромѣ указанныхъ мѣропріятій, для воспособленія судоходству примѣнялись иногда мѣры и болѣе оригинальнаго характера, какъ напримѣръ: распахиваніе дна переката плугами, или установка на перемелахъ особыхъ вододѣйствующихъ колесъ мельничнаго типа, по проекту В. М. Лохтина, которыми разрыхлялось дно переката въ предположеніи, что разрыхленный грунтъ будетъ уноситься теченіемъ за предѣлы переката. Эти приспособленія теперь не примѣняются.

Изъ вышеописанныхъ временныхъ мѣръ наиболѣе удобными оказались: на песчаныхъ перекатахъ плетневыя и досчатыя загражденія, дающія иногда углубленіе хода на 6 вершковъ; на гравелистыхъ перекатахъ драгированіе, которымъ достигается углубленіе до 4 вершковъ.

Каменныя сооруженія легкаго типа обходятся сравнительно дорого и не могутъ считаться хорошими временными мѣрами, ибо, послѣ произведеннаго необходимаго углубленія, дѣйствіе ихъ, какъ уже сказано, не прекращается и можетъ вызвать усиленный размывъ, а слѣдовательно и усиленное отложеніе продуктовъ размыва, которое можетъ причинить новое обмелѣніе или искривить ходъ на перекатѣ. При капитальномъ регулированіи переката, такія сооруженія могутъ оказаться возведенными не на соотвѣтствующихъ мѣстахъ и, во всякомъ случаѣ, затруднятъ проектированіе улучшенія.

Драгированіе, примѣняемое на гравелистыхъ грунтахъ, заключается въ разгребаніи на стороны съ углубляемаго хода гравія, при помощи драгъ, или желѣзныхъ скребковъ, имѣющихъ форму досокъ въ 1 и 2 сажени длиною, отточенныхъ внизу гладко или зубцами въ видѣ пилы. Драги снабжены кольцами, къ которымъ привязываются веревки для запряжки лошадей, необходимыхъ для передвиженія драги, а также двумя

рукоятками для направленія драги въ грунтъ рабочими, идущими за нею. Для работы съ малой драгой требуется двѣ лошади, два рабочихъ и одинъ погонщикъ, а для большой драги вдвое больше.

О размѣрахъ примѣненія на Днѣстрѣ временныхъ мѣръ за послѣднія 20 лѣтъ имѣются слѣдующія данныя:

Въ 1890-мъ году драгами произведена расчистка перекатовъ Флеминды и Ямполя на длину 240 саж., при чемъ вынуто 570 куб. с. и затрачено 6363 р. 45 коп., что даетъ стоимость куба 11 руб. 16 коц.

Въ 1891 году драгами и скребками расчищались перекаты Бесѣдка, Каменка, Ямполь, Флеминда и Сенатовка; досчатые щиты ставились въ Кріулянахъ, Малсватомъ, Кучіерахъ, Тирасполѣ и Бендерахъ, и плетневые заборы въ Дубоссарахъ, Шерпенахъ и Кошницѣ, всего 527 пог. саж.; работы обошлись 4647 р. 50 коп.

Всего въ періодъ времени съ 1884 по 1891 годъ — временныя мѣры стоили 38483 р. 38 коп.

Въ 1892 году драгами, скребками и лопатами расчищались перекаты Флеминда, Субботовка, Качалово, Ямполь, Раковецъ, Вертюжаны и Каменка, при чемъ израсходовано 5506 р. 45 коп.; плетневые заборы ставились въ Попенкахъ, Погребахъ, Дубоссарахъ, Шерпенахъ, Телицѣ и Ботушанахъ, всего 446 пог. саж., а досчатые щиты въ ст. Дубоссарахъ, Рогахъ и Ботушанахъ; на щиты и заборы израсходовано 2946 р. 20 к., а всего на временныя мѣры 8452 р. 65 коп.

Въ 1893-емъ году временныя мѣры не примѣнялись.

Въ 1894 году расчищался ходъ лопатами въ ручную на перекатахъ Залучены и Каменка, и установлено 52 саж. плетневыхъ заборовъ въ Дубоссарахъ; на все израсходовано 916 р. 80 коп.

Въ 1895 году расчищался лопатами и скребками Каменскій перекатъ, и ставились плетневые заборы, длиной 81 саженъ, въ Гоянахъ и Маловатомъ; израсходовано 1095 р.

Въ 1896 году производилась драгировка на перекатахъ Карлашовка, Субботовка, Кременчугъ, Голов-

чинцы, Флеминда и Климоуцы, а также установлено 243 пог. саж. плетневыхъ заборовъ въ Гоянахъ и Кошницѣ, при чемъ всѣ работы обошлись 690 руб.

Въ 1897 году плетневые заборы вновь ставились въ Гоянахъ и расчищались драгами перекаты: Карлашовка, Садковцы, Субботовка, Кременчугъ, Головчинцы, Флеминда, Вертюжаны, Бесѣдка и Каменка, на что потребовалось 796 руб. 20 коп. Кромѣ того произведена расчистка бугра въ каналѣ черезъ баръ Днѣстра, которая обошлась 346 р.; а всего израсходовано 1142 руб. 20 коп.

Въ 1898 году въ Гоянахъ ставились досчатые щиты, въ Кошницѣ устраивали загражденія изъ кулей съ пескомъ, (41,5 пог. саж.) и была расчищена въ ручную песчаная отмель у Исаковецкой таможни, на что въ общемъ израсходовано 705 руб.

Въ 1899 году драгами расчищались перекаты Карлашевка, Субботовка, Головчинцы, Флеминда, Вертюжаны, Бесѣдка, Молокишъ, Рыбница и Сахарна; эти работы стоили 972 р.

Въ 1900 году временныя мѣры были примѣняемы въ очень широкихъ размѣрахъ: въ верхней части рѣки, между австрійской границей и Могилевымъ расчищались въ ручную камепистыя отмели и бурнаки, стѣснявшіе судовой ходъ, на что истрачено 3000 р.; конными драгами расчищено 28 перекатовъ средней части; лопатами и ручными скребками углублялись Гояны и Бесѣдка; въ нижней части были установлены плетневые заборы въ Попенкахъ и досчатые щиты въ Гоянахъ, Дубоссарахъ и Гормацкомъ; эти послѣднія работы стоили 4693 р., а всего въ 1900 году истрачено на временныя мѣры 7693 рубля.

Въ 1901 году расчистка конными драгами производилась на 4-хъ перекатахъ верхней части и 14-ти перекатахъ средней; на перекатѣ Роги установлены досчатые щиты; на работы израсходовано 1910 рублей.

Такимъ образомъ, всего на временныя мѣры воспособленія судоходству за время съ 1884 по 1901 годъ израсходовано 62060 руб. 03 коп.

Въ 1902 году ассигновано на временныя мѣры въ верхней части рѣки—1200 руб.

Очистка отъ карчей и камней. Очистка русла отъ карчей и камней производится на Днѣстрѣ съ давнихъ поръ и необходима для рѣки въ будущемъ, такъ какъ этого рода препятствія постоянно возобновляются въ руслѣ.

Камни, какъ уже было указано, либо валятся въ рѣку непосредственно съ отвѣсныхъ скалистыхъ береговъ, либо выносятся въ русло изъ многочисленныхъ, примыкающихъ къ рѣкѣ, овраговъ, либо приносятся водой изъ горной области ея верховьевъ, либо, наконецъ, погружаются въ рѣку со льда, который отрываетъ ихъ отъ береговъ, или несетъ упавшія на него зимою обломки скалъ.

Камни находятся въ руслѣ въ верхней и средней части рѣки; выемка ихъ производится въ ручную, при чемъ камни большихъ размѣровъ предварительно раздробляются динамитомъ. Въ верхней части рѣки, гдѣ количество и размѣры камней весьма значительны, имѣются суда, приспособленныя для работы динамитомъ, и особая команда для этихъ работъ.

Карчи или обнаруживаются въ руслѣ при размывѣ водой наносныхъ отложеній, гдѣ они пребывали много лѣтъ, или образуются вновь при паденіи въ рѣку ивей и деревьевъ съ лѣсистыхъ береговъ, что наблюдается ежегодно, преимущественно въ нижней части рѣки отъ Бендеръ, гдѣ на легко размываемыхъ берегахъ расположены казенныя и частныя лѣсныя дачи.

Казалось бы, что очистка прибрежной полосы отъ деревьевъ и ивей, корни которыхъ уже вымыты водою изъ земли, могла бы значительно уменьшить количество попадающихъ въ рѣку карчей, но ни казенные лѣсничіе, ни частные владѣльцы не позволяютъ рубить такія деревья и они уносятся въ рѣку при ближайшемъ значительномъ паводкѣ. Указанныя лица видятъ въ такихъ очисткахъ береговъ нарушеніе правъ ихъ владѣнія, и, такимъ образомъ, неопредѣленность законовъ о бичевникѣ лишаетъ технической надзоръ одного изъ

наиболѣе дѣйствительныхъ способовъ борьбы съ засореніемъ рѣки карчами.

Теперь въ рукахъ техническаго надзора имѣется только одно средство: вынимать карчи, когда они попадутъ уже въ рѣку, и такая работа производится ежегодно. На нижней части рѣки, ниже Бендеръ, содержится для этой цѣли карчеподъемный караванъ и летучій отрядъ.

Карчеподъемница этого каравана съ деревяннымъ неподвижнымъ краномъ построена въ 1889—1890 годахъ за 3,500 рублей; лебедка на ней незначительной подъемной силы, такъ что большія карчи предварительно взрываются или разрубаются подъ водой, что очень затрудняетъ работу. Постоянныхъ рабочихъ на карчевницѣ имѣется 9 человѣкъ. Въ работѣ она находится въ продолженіи всей навигаціи и успѣваетъ пройти одинъ разъ всю нижнюю часть рѣки.

Летучій отрядъ, въ составѣ 6 человѣкъ при одномъ десятникѣ, двигается впереди карчевницы, отыскивая карчи и камни, удаляя болѣе мелкіе и отмѣчая болѣе значительные для извлеченія карчевницей.

Хотя въ послѣднее время карчевныя работы ведутся довольно энергично, но недостатокъ въ снарядахъ, при многочисленномъ появленіи карчей послѣ частыхъ Днѣстровскихъ паводковъ, дѣлаютъ невозможнымъ ихъ своевременную уборку, и часто раздаются жалобы судоходцевъ на засореніе рѣки карчами. Въ виду этого карчеподъемныя средства Днѣстра усиливаются въ текущемъ году сооруженіемъ новой карчеподъемницы, болѣе совершеннаго типа, съ подвижной рамой и лебедкой на 2000 пудовъ; при ней 2 шаланды, 2 дуба по 6 саженъ длиной и 2 лодки. Суда уже построены и скоро будутъ оборудованы необходимыми приспособленіями, а съ будущей навигаціи новый караванъ поступитъ на работу.

Въ значительныхъ размѣрахъ карчевные и камнеподъемные работы производятся на Днѣстрѣ съ 1884 года, когда было приступлено къ сплошной очисткѣ рѣки отъ карчей и камней и къ расчисткѣ пороговъ. Эти работы продолжались нѣсколько лѣтъ, при чемъ взор-

вано динамитомъ 378 штукъ подводныхъ камней, общимъ объемомъ около 188,8 куб. с., что обошлось въ 21247 р. 72 коп.: кромѣ того, было извлечено 1465 карчей, что стоило 14116 р. 87 коп. и, наконецъ, расчищены Ямпольскіе пороги, гряды „Кладки„ и „Гребень“, на что истрачено 32977 р. 50 коп. Всего на эти работы израсходовано 68342 р. 9 коп.

Въ то же самое время, съ 1884 по 1890-ый годъ судовой ходъ постоянно очищался отъ вновь появлявшихся камней и карчей, а также отъ затонувшихъ судовъ и эти работы, въ общей суммѣ, потребовали расхода въ 13883 р. 86 к.

Въ 1889—90 году началъ свои дѣйствія вновь построенный карчеподъемный караванъ, въ началѣ по всей рѣкѣ, а съ 1893 года лишь въ нижней ея части, гдѣ работаетъ и по настоящее время. Расходы по дѣйствію каравана были слѣдующіе:

въ 1890 г.	3500 р. — к.	въ 1896 г.	2481 р. 71 к.
„ 1891 „	6352 „ 25 „	„ 1897 „	2191 „ 50 „
„ 1892 „	5000 „ — „	„ 1898 „	2152 „ — „
„ 1893 „	2389 „ 58 „	„ 1899 „	2349 „ 77 „
„ 1894 „	3328 „ 55 „	„ 1900 „	2010 „ — „
„ 1895 „	2989 „ 60 „	„ 1901 „	2120 „ 16 „

А всего съ 1890 по 1901 г. 36865 р. 12 к.

Одновременно съ описанными карчевными работами въ нижней части рѣки производилась выемка камней въ средней и верхней частяхъ ея, при чемъ въ 1896 году извлекались камни на перекатахъ Климоуцы, Бесѣдка, Рыбница, Унгры и Кременчугъ, что стоило 111 р.; въ въ 1897 году камни вынимались на перекатахъ средней части: Васильково, Грушка, Вертюжаны, Доярня и Климоуцы, на что израсходовано 200 руб.; въ томъ же году на верхнюю часть рѣки былъ снаряженъ отрядъ для работы динамитомъ, что стоило 198 р. 22 к., и извлекались камни на перекатахъ Брага, Луки, Бакота, Комарово и Дурниковцы, на что израсходовано 720 р. Въ 1898 году вынимались камни на про-

тяженіи рѣки отъ границы до Сорокъ, что потребовало расхода 1240 р. 62 к. Въ 1899 году карчи и камни извлекались на 15 перекатахъ средней части, на что истрачено 318 руб. 14 коп.; въ 1900 г. на ту-же работу по всѣмъ перекатамъ средней части израсходовано 1282 р. 56 к. (482 р. 56 к. отъ Могилева до Сорокъ и 800 р. отъ Сороки до Бендеръ). Въ 1901 году на выемку камней отъ австрійской границы до Бендеръ израсходовано 2346 руб. 11 коп. Всего на эти работы съ 1896 по 1901 годъ затрачено 6416 р. 65 коп.

Итакъ, на очистку Днѣстра отъ карчей, камней и затонувшихъ судовъ израсходованы съ 1884 года по 1902 г. слѣдующія суммы:

1)	Сплошная очистка русла отъ карчей съ 1884 по 1890 годъ .	68342 р. 09 к.
2)	Очистка вновь появляющихся карчей въ тотъ же періодъ . .	13883 „ 86 „
3)	Пріобрѣтеніе, содержаніе и дѣйствіе карчеподъемнаго каравана, работающаго въ нижней части рѣки съ 1890 года	36865 „ 12 „
4)	Выемка камней и карчей на верхней и средней части рѣки съ 1896 по 1901 годъ	6416 „ 65 „
	Итого . .	125507 р. 72 к.

Въ 1902 году ассигновано:

На ремонтъ, содержаніе и работу стараго карчеподъемнаго каравана съ летучимъ отрядомъ	3000 р.
На удаленіе камней при помощи динамитовъ и въ ручную	2200 „
На сооруженіе новаго карчеподъемнаго каравана	15000 „
А всего ассигновано .	20200 р.

Устройство затоновъ и прочія работы. Кромѣ описанныхъ работъ, на Днѣстрѣ производились еще работы по сооруженію затоновъ и разныя мелкія работы.

Какъ уже извѣстно, затоны на Днѣстрѣ устраивались около острововъ, путемъ загражденія рукава, отдѣляющаго этотъ островъ отъ берега. Изъ трехъ устроенныхъ затоновъ въ Каменкѣ, Кладкахъ и Рашковѣ, только первый сохранился до настоящаго времени.

Сооруженія въ Каменскомъ затонѣ, при его первоначальномъ устройствѣ, состояли изъ 5 каменныхъ, ограждающихъ входъ, конусовъ, общимъ объемомъ въ 26 куб. саж. и стоимостью въ 934 р. 76 коп. Такъ какъ невысокіе конуса плохо ограждали затонъ отъ льда, то въ позднѣйшее время загражденія входа дополнено пятью дубовыми свайными ледорѣзами съ досчатой обшивкой и поковками, возвышающимися надъ нулевымъ горизонтомъ на 3,5 саженн и отстоящими другъ отъ друга на 4,5 саж. Они построены въ 1895 году въ самомъ рукавѣ, гдѣ помѣщается затонъ. Стоимость постройки опредѣлилась въ 3,620 руб., а ремонтъ ихъ, произведенный въ 1901 году, стоилъ 400 руб.

Въ 1900 году при весеннемъ половодьѣ ледъ пошелъ черезъ островъ, отдѣляющій затонъ отъ рѣки и повредилъ зимовавшій тамъ землечерпательный караванъ; послѣ этого вдоль острова была сооружена каменная оградительная дамба, длиной 130 саж., шириной по верху 0,50 с., съ откосами 1:1 съ рѣчной стороны и $1:1^1/_2$ со стороны затона. Дамба обошлась въ 4000 руб., и теперь затонъ вполнѣ защищенъ отъ льда. Общая стоимость затона опредѣлилась въ суммѣ 8,954 р. 76 к.

Каменскій затонъ, защищенный только отъ льда и открытый для протеканія водъ, какъ уже сказано, сохраняется безъ замѣтнаго обмелѣнія; лишь въ 1901 году была произведена небольшая прочистка его входа, при чемъ вынуто 242 куб. сажени грунта. Этотъ единственный на Днѣстрѣ затонъ не великъ и вмѣщаетъ только землечерпательный караванъ. Два другіе затона, Кладковскій и Рашковскій, были первоначально устроены

по тому же типу открытыми съ верховой стороны и также ограждены каменными конусами. Оказалось, что зимовка въ этихъ затонахъ не безопасна отъ ледохода, и поэтому съ верховой стороны затоны были впослѣдствіи перегорожены высокими плотинами; послѣ чего они обмелѣли на столько, что теперь на ихъ мѣстѣ образовались высокіе берега и разведены сады.

Въ Рашковскомъ затонѣ всего было устроено 8 сооруженій (конуса и плотина), объемомъ въ 269,47 куб. с. и стоимостью 11,994 р. 71 коп. Въ Кладковскомъ—оградительные сооруженія вошли въ общій планъ регулированія переката и порога Кладки. Такимъ образомъ, общій расходъ на устройство затоновъ можно считать 20,949 р. 47 коп.

Болѣе мелкія работы, произведенныя на Днѣстрѣ, слѣдующія:

Посадка лозы на песчаныхъ отмеляхъ, отложившихся на выправленныхъ перекатахъ. Эта работа производилась въ 1899, 1900 и 1901 годахъ на перекатахъ Флеминда, Егоровка и Казачій бродъ, при чемъ истрачено 3,000 р. Посадки оберегаются особыми сторожами, по одному на каждомъ перекатѣ.

Околка льда около выправительныхъ сооруженій съ цѣлью предохраненія ихъ отъ поврежденія льдомъ;—производилась въ тѣ годы, когда ледъ былъ крѣпокъ и при ледоходѣ могъ повредить сооруженіямъ: такъ, въ 1893 году на околку истрачено 69 руб. 90 коп., въ 1895 году дано 3,000 р., въ 1897 г.—750 руб. и въ 1901 году 300 руб., а всего израсходовано 4,119 руб. 90 коп.

Нанесеніе знаковъ на корняхъ выправительныхъ сооруженій съ означеніемъ года постройки и длины сооруженія,—производилось въ 1894 и 1895 годахъ и стоило 200 руб.

Заготовка лодокъ для десятниковъ техническаго надзора,—эта работа произведена въ 1891 и 1895 годахъ и обошлась въ 255 рублей.

Прочіе мелкіе расходы вошли въ стоимость крупныхъ работъ, которыми были вызваны.

Гражданскихъ казенныхъ сооруженій на Днѣстрѣ

имѣется 5, а именно: два деревянныхъ барака на пристаняхъ Рыбницкой и Варницкой и 3 казенныхъ сторожевыхъ каменныхъ дома — у переката Карлашевка, у переката Раковецъ и возлѣ Каменскаго затона; при нихъ по небольшому двору, обнесенному оградой, и службы.

Въ Карлашовкѣ въ сторожевомъ домѣ помѣщается надзорщикъ за выправительными сооруженіями, которыхъ на перекатѣ имѣется большое количество; въ Раковцѣ сторожевой домъ служитъ для помѣщенія постовыхъ сторожей, такъ какъ въ окрестностяхъ переката не имѣется жилья; у Каменскаго затона, гдѣ зимуетъ землечерпательный караванъ,—для жительства служащихъ этого каравана. Кромѣ того эти дома служатъ для остановокъ десятниковъ техническаго и судоходнаго надзора и постовыхъ старшинъ при ихъ поѣздкахъ по рѣкѣ.

Въ деревянныхъ баракахъ на пристаняхъ въ Рыбницѣ и Варницѣ помѣщаются надзорщики за судоходствомъ, постоянное присутствіе которыхъ на пристани необходимо.

Въ службахъ при домахъ и баракахъ сохраняется казенное имущество: драги, скребки, принадлежности землечерпательнаго каравана и инструменты.

Кромѣ указанныхъ сторожевыхъ домовъ были предположены къ постройкѣ въ 1900 году еще два каменныхъ дома: одинъ въ Варницѣ взамѣнъ деревяннаго барака, другой въ Дубоссарахъ при водомѣрномъ постѣ, далеко отстоящемъ отъ города, и, кромѣ того, сарай для казеннаго имущества; на постройки было ассигновано 4000 рублей, но онѣ не были исполнены, и указанная сумма обращена на покрытіе расходовъ по работамъ на Днѣпрѣ.

Всѣ существующіе дома построены въ 1897 — 1898 годахъ и обошлись вмѣстѣ въ 4123 р., считая въ томъ числѣ 233 р. на отчужденіе земли. Ремонтъ ихъ потребовалъ въ 1901 году 342 р. 69 к. и въ 1902 г. — 160 р. 79 к., отопленіе со времени постройки стоило 244 р., такъ что всего на сторожевые дома до настоящаго времени израсходовано 4870 руб. 48 коп.

Варницкій баракъ построенъ въ 1891 году за 125 р., Рыбницкій въ 1895 за 150 руб., ремонтъ ихъ обошелся въ 1897 г. въ 60 р., а всего на нихъ израсходовано 335 рублей.

Общій расходъ на гражданскія сооруженія по 1902 годъ—5205 руб. 48 коп.

Въ 1902 году ассигновано на соруженіе динамитнаго склада на перекатѣ „Казачій бродъ“ — 3500 руб.; къ работамъ пока еще не приступлено.

Водомѣрные посты. Водомѣрные посты на Днѣстрѣ расположены въ слѣдующихъ береговыхъ пунктахъ: Жванецъ, Могилевъ, Сороки, Каменка, Дубоссары, Тирасполь, Олонешты и Маяки. Всѣ посты перворазрядные; 3 послѣдніе поста дѣйствуютъ съ 1900 года, остальные же учреждены давно. Въ Сорокахъ при водомѣрномъ постѣ была прежде метеорологическая станція, но теперь она закрыта.

По установленному порядку, на особой доскѣ, возлѣ поста, проставляются три ежедневныхъ наблюденія горизонта воды по рейкѣ водомѣра, (утромъ, въ полдень и вечеромъ) и три такія же наблюденія за предыдущій день; кромѣ того пишется высота воды въ Жванцѣ. сообщаемая по телеграфу.

Это послѣднее свѣдѣніе имѣетъ большую важность для судоходцевъ Днѣстра, которые, руководствуясь имъ и зная во сколько времени передается измѣненіе горизонта отъ Жванца къ данному водомѣрному посту, нагружаютъ свои суда соображаясь съ ожидаемой глубиной; поэтому желательно очень аккуратное телеграфное сообщеніе о высотѣ воды изъ Жванца. Впрочемъ ходъ паводковой волны бываетъ при большихъ подъемахъ горизонта настолько быстръ, что свѣдѣніями о немъ изъ Жванца не всегда можно успѣть воспользоваться, и весьма важно такія свѣдѣнія получать изъ пристани, находящейся на сколько возможно выше по рѣкѣ. Мѣстные судоходцы получаютъ въ подлежащихъ случаяхъ частныя телеграммы изъ Галича въ Австріи, и отъ нихъ судоходный надзоръ узнаетъ о большихъ

паводкахъ; но желательно, конечно, чтобы было на оборотъ, тѣмъ болѣе, что въ 90-хъ годахъ такія сообщенія уже получались водомѣрными постами и вывѣшивались для общаго свѣдѣнія.

Водомѣрные посты на Днѣстрѣ устроены хорошо и снабжены всѣмъ необходимымъ имуществомъ: лодками, рейками и прочимъ. Водомѣрныя рейки нанесены на большихъ каменныхъ устояхъ, высотой около 1,50 саж., возведенныхъ у подошвы высокаго берега рѣки. Откосы береговъ возлѣ устоевъ укрѣплены двойной каменной мостовой.

Ниже подошвы устоя, по откосу берега рѣки, завинчены нѣсколько чугунныхъ свай, головы которыхъ возвышаются одна надъ другой на 0,5 сажени; отъ нихъ и производятся измѣренія высоты уровня воды.

Нули водомѣрныхъ реекъ были согласованы съ нулемъ рейки австрійскаго водомѣрнаго поста въ городѣ Залѣщикахъ. Ниже нулей вода стоитъ рѣдко, по наблюденіямъ В. М. Лохтина не болѣе 20 дней въ году. Въ настоящее время нули различныхъ водомѣровъ между собой не совпадаютъ.

Количество водомѣрныхъ постовъ—8, что признается Днѣстровскимъ Отдѣленіемъ Кіевскаго Округа П. С. недостаточнымъ, и оно ходатайствуетъ о разрѣшеніи кредита на устройство 3 промежуточныхъ постовъ: въ Старой Ушицѣ, Рыбницѣ и Варницѣ.

Водомѣрные посты доставляютъ въ Кіевскій округъ Путей Сообщенія еженедѣльныя свѣдѣнія о состояніи воды въ Днѣстрѣ, а Могилевскій постъ доставляетъ такія свѣдѣнія ежедневно въ Управленіе Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ.

Водомѣрные посты состоятъ въ вѣдѣніи техническаго надзора, а производство наблюденій и ближайшее завѣдываньe постомъ поручается особымъ наблюдателямъ, преимущественно изъ лицъ мѣстной интеллигенціи; вознагражденіе наблюдателю полагается въ размѣрѣ 180 руб. въ годъ, а на Маякскомъ посту 120 рублей.

Такимъ образомъ содержаніе личнаго состава водо-

мѣрныхъ постовъ составляетъ въ настоящее время 1380 руб. въ годъ; на ремонтъ водомѣрныхъ реекъ, досокъ и возобновленіе прочаго имущества израсходовано за десятилѣтіе съ 1893 по 1902 годъ 4380 р. 58 к.; содержаніе личнаго состава за то же время составитъ 10440 руб., такъ что всего за послѣдніе десять лѣтъ израсходовано 14820 р. 58 к., а съ 1884 года по настоящее время расходъ на водомѣрные посты можно считать около 20000 руб.

Техническій надзоръ. Производство всѣхъ гидротехническихъ работъ на Днѣстрѣ и техническій надзоръ за рѣкой находится въ вѣдѣніи Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Кіевскаго Округа Путей Сообщенія и положенныхъ ему по штату трехъ помощниковъ для непосредственнаго завѣдыванія техническими участками. Первый участокъ, длиною 260 верстъ, простирается отъ австрійской границы до Сорокъ, второй, длиною 249 верстъ, отъ Сорокъ до Григоріополя и третій, длиною 266 верстъ, отъ Григоріополя до устья. Въ настоящее время должности начальниковъ 2-го и 3-го участковъ оказалось удобнымъ совмѣстить.

Для производства полевыхъ работъ, черченія плановъ, проектовъ и подсчетовъ по смѣтамъ имѣются по 1-му техническому участку 3 техника и 2 чертежника, по 2-му—4 техника и 2 чертежника, по 3-му—3 техника и 2 чертежника.

Для посылокъ по работамъ и заготовкамъ имѣются на 1-мъ участкѣ 2 десятника, на 2-мъ—3 и на 3-мъ—2.

Наконецъ, въ вѣдѣніи техническаго надзора состоятъ сторожа для охраны казеннаго имущества и работъ: три на 1-мъ участкѣ—на перекатахъ Казачіи, Флеминда и Егоровка, гдѣ, какъ уже сказано выше, они охраняютъ лозовыя посадки; 6 на 2-мъ и 3-мъ участкахъ для охраны различныхъ принадлежностей землечерпательнаго каравана и водомѣрныхъ постовъ, а также для охраны казенныхъ домовъ.

Такимъ образомъ личный составъ техническаго надзора по Днѣстру состоитъ, кромѣ инженеровъ, изъ 10 техниковъ, 6 чертежниковъ, 5 десятниковъ и 9 сторожей. При производствѣ гидротехническихъ работъ въ большихъ размѣрахъ, этотъ составъ временно усиливался за счетъ кредитовъ на работы.

Обстановка рѣки. Обстановка судоваго хода на Днѣстрѣ производится на протяженіи 550 верстъ, отъ переката Вороновицы, въ верхней части Днѣстра, до Тирасполя въ нижней. Обставляются не только перекаты, но и отдѣльныя препятствія, камни, мели и крутыя излучины рѣки.

Отъ австрійской границы до Вороновицъ (или пристани Устье), гдѣ идутъ самоплавомъ почти исключительно одни плоты, обстановки не производится; отъ Вороновицъ до Могилева, гдѣ кромѣ плотовъ плаваютъ груженыя лодки, совершающія свои переходы только днемъ, обстановка производится безъ ночныхъ огней; наконецъ, отъ Могилева до Тирасполя, гдѣ существуетъ ночное пароходное движеніе, обстановка хода производится съ ночнымъ освѣщеніемъ. Ниже Тирасполя, до устья, рѣка имѣетъ широкій и глубокій фарватеръ при неширокомъ руслѣ и въ обстановкѣ не нуждается. Баръ при выходѣ Днѣстра въ лиманъ обставляется указательными знаками, освѣщенными въ ночное время.

Обстановка судового хода производится плавучими вѣхами и бакенами съ фонарями для ночного освѣщенія, а также перевальными мачтами; на каждомъ перекатѣ имѣется сигнальная мачта для указанія его глубины; створныя мачты поставлены лишь въ Ямпольскихъ порогахъ.

Мачты, вѣхи и бакена рѣчной обстановки деревянные, а на барѣ установлены желѣзные бакена морскаго типа.

Судовой ходъ обставляется вѣхами весьма подробно; бакены-же съ ночными огнями ставятся лишь въ наиболѣе затруднительныхъ мѣстахъ, по одному или по два на каждомъ перекатѣ ниже Могилева.

Обстановка фарватера большинства перекатовъ производится въ теченіи всей навигаціи, и начало ея совпадаетъ съ началомъ спада весеннихъ водъ. На нѣкоторыхъ, болѣе глубокихъ перекатахъ, она открывается нѣсколько позже, а перекаты въ нижней части Терновка, Суклея, Карагашъ и Слободзея обставляются лишь въ самую малую воду.

По свѣдѣніямъ судоходнаго надзора, завѣдующаго обстановкой, всего обставляется въ верхней части рѣки 24 мѣста безъ ночныхъ огней, а въ средней и нижнихъ частяхъ—90 мѣстъ съ ночными огнями. Кромѣ того обставляется съ ночнымъ освѣщеніемъ устье и баръ Днѣстра, гдѣ для этого существуетъ особый постъ „Куренки“.

Настоящее состояніе обстановки вполнѣ отвѣчаетъ потребностямъ судоходства, и жалобъ со стороны судоходцевъ на ея недостаточность не раздается; впрочемъ, желательно обставлять новообразовавшіійся въ нижней части рѣки перекатъ Малотагатинолуй, имѣющій кривой и неудобный ходъ; а съ развитіемъ судоходства будетъ необходимо обставить судовой ходъ на участкѣ рѣки отъ австрійской границы до Вороновицъ, на протяженіи 50 верстъ, и производить освѣщеніе обстановки по всей рѣкѣ.

Какъ обстановка рѣки, такъ и надзоръ за судоходствомъ, находятся на Днѣстрѣ въ вѣдѣніи Помощника Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія по Инспекціонному участку, жительствующаго въ городѣ Бендерахъ.

Въ его распоряженіи находятся пять годовыхъ старшинъ, завѣдующихъ каждый отдѣльнымъ обстановочнымъ участкомъ, причемъ, участки эти распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

1-й	участокъ	отъ	Жванца до Ляшовцевъ . . .	170 вер.
2-й	„	„	Ляшовцевъ до Сорокъ . . .	90 „
3-й	„	„	Сорокъ до Вадъ-Рашкова . .	90 „
4-й	„	„	Вадъ-Рашкова до Водолуй-водъ	126 „
5-й	„	„	Водолуй-водъ до Маякъ . . .	586 „

Въ распоряженіи старшинъ имѣется 1 гребецъ и 5 береговыхъ сторожей.

Обстановка перекатовъ производится постовыми сторожами, имѣющимися на каждомъ перекатѣ и нанимаемыми на навигаціонное время.

Постъ Куренки, въ устьи Днѣстра, имѣетъ особаго начальника, въ распоряженіи коего состоятъ 2 гребца и постовой сторожъ.

До современнаго своего состоянія обстановка Днѣстра достигла путемъ постепеннаго развитія, начиная съ 1882 года. Въ этомъ году и въ два послѣдующіе, обставлялось 4 переката 158-ю плавучими вѣхами при посредствѣ 4-хъ постовыхъ сторожей; расходъ на обстановку составлялъ отъ 700 до 800 р. въ годъ.

Въ 1885 г. число обставляемыхъ перекатовъ увеличивается до 38, на нихъ поставлено 29 сигнальныхъ мачтъ, 81 перевальная вѣха, 4 створныхъ знака и 504 плавучихъ вѣхи. Служебный персоналъ состоялъ изъ 40 постовыхъ сторожей, 3 старшинъ и 4 гребцовъ; стоимость обстановки опредѣлилась въ 4382 р. 19 к.

Въ промежутокъ времени съ 1885 по 1889 годъ число обставляемыхъ перекатовъ увеличивается до 56, и стоимость обстановки до 8274 р. 86 к. въ годъ.

Съ 1890 года начинается обстановка рѣки съ ночвымъ освѣщеніемъ; всего въ этомъ году было обставлено 77 перекатовъ, при чемъ установлено 52 сигнальныхъ мачты, 207 перевальныхъ вѣхъ, 10 створныхъ знаковъ съ фонарями, 1361 плавучая вѣха и 10 бакеновъ съ фонарями; прислуга состояла изъ 1 десятника, 4 годовыхъ старшинъ, 2 навигаціонныхъ, 92 постовыхъ сторожей и 31 рабочаго.

Стоимость обстановки этого года опредѣлилась въ 16288 р. 75 коп.

Съ этого времени до 1901 года, число обставляемыхъ мѣстъ на рѣкѣ возрастаетъ отъ 77 до 115, а годовая стоимость обстановки колеблется въ разные годы отъ 17270 р. 98 к. въ 1891 году до 10515 р. 9 коп. въ 1896 году.

Въ прошломъ 1901-мъ году всего обставлялось 115 затруднительныхъ мѣстъ, при чемъ установлено: 67—

сигнальныхъ мачты, 73 перевальныхъ вѣхи, 3 морскихъ вѣхи, 2 створныхъ мачты съ ночными огнями, 70 перевальныхъ столбовъ съ фонарями, 1210 плавучихъ вѣхъ и 93-хъ бакена съ ночнымъ освѣщеніемъ, 6 желѣзныхъ бакеновъ и 9 плавучихъ бочекъ.

Служебный персоналъ состоялъ изъ одного десятника при инспекціи, 5 годовыхъ старшинъ и 2 навигаціонныхъ, 1 начальника поста, 114 поставыхъ сторожей, 3 гребцовъ, всего изъ 126 человѣкъ, коими и установлены указанные 1533 обстановочныхъ знака.

Въ распоряженіи служебного персонала имѣются 1 дубъ, 4 лодки на 4 весла, 2 двухвесельныя, 113 челноковъ и 121 наметка.

Стоимость обстановки въ 1901 году опредѣлилась въ 14694 р. 17 к.

Въ среднемъ за послѣдніе годы стоимость обстановки составляетъ около 15000 рублей въ годъ.

Всего на обстановку Днѣстра израсходовано съ 1882 года по 1902-й годъ, то есть за 20 лѣтъ, слѣдующія суммы:

Годъ.	Стоимость въ рубляхъ.	Годъ.	Стоимость въ рубляхъ.
1882 . . .	691,46	1892 . . .	13567,96
1883 . . .	800,82	1893 . . .	12075,54
1884 . . .	751,14	1894 . . .	13724,10
1885 . . .	4382,19	1895 . . .	11955,82
1886 . . .	7106,35	1896 . . .	10515,09
1887 . . .	4814,25	1897 . . .	11199,61
1888 .	4840,10	1898 . . .	12145,05
1889 . . .	8274,86	1899 . .	16077,57
1890 . . .	16288,75	1900 . . .	15435,64
1891 . .	17270,98	1901 . . .	14694,17

Въ общемъ итогѣ 196611 рублей 45 коп.

Надзоръ за судоходствомъ. Въ отношеніи надзора за судоходствомъ Днѣстръ раздѣленъ на три судоходныя дистанціи: первую, отъ границы до Сорокъ въ 260 верстъ; вторую отъ Сорокъ до Ягорлыка въ 170 верстъ и третью, отъ Ягорлыка до устья въ 345

верстъ. Завѣдующіе ими начальники дистанцій живутъ въ Могилевѣ, Рыбницѣ и Бендерахъ.

Въ распоряженіи начальниковъ дистанцій состоитъ 5 годовыхъ надзорщиковъ за судоходствомъ на пристаняхъ: Жванецкой, Могилевской, Рыбницкой, Варницкой и Бендерской, и 13 навигаціонныхъ, по одному на пристаняхъ: Могилевъ, Атаки, Волчинецъ, Сороки, Рыбница, Дубоссары, Водолуй-воды, Тирасполь и Маяки, а въ Неміи и Варницѣ по два. На начальниковъ дистанцій, кромѣ надзора за судоходствомъ, возложено взиманіе установленнаго на Днѣстрѣ $1^0/_0$ сбора со стоимости проходящихъ по рѣкѣ грузовъ.

Такъ какъ общее завѣдываніе судоходнымъ надзоромъ возложено на Помощника Начальника Отдѣленія по инспекціонному участку, то въ его вѣдѣніи имѣется канцелярія, при коей письмоводитель и служитель, а въ навигаціонное время, кромѣ того, два старшины и одинъ десятникъ.

Въ распоряженіи инспекціи состоитъ также единственный на Днѣстрѣ казенный пароходъ „Днѣстръ“, на которомъ содержится команда, частью годовая, изъ боцмана, 2 матросовъ, машиниста и кочегара, частью навигаціонная, изъ рулевого, матроса и другого кочегара. Въ вѣдѣніи инспекціи пароходъ состоитъ съ 1894 года, до какового времени онъ состоялъ при землечерпательномъ каравanѣ.

Пароходъ „Днѣстръ“, имѣя осадку до 20 вершковъ и машину въ 24 номинальныя силы при 7 атмосферахъ давленія, мало соотвѣтствуетъ условіямъ плаванія по Днѣстру; въ меженнее время онъ съ трудомъ доходитъ до Могилева, а верхняя часть рѣки для него совершенно недоступна; въ Ямпольскихъ и особенно въ Ушицкомъ порогахъ онъ съ большимъ трудомъ выгребаетъ противъ теченія. Въ среднюю воду онъ развиваетъ скорость 10 верстъ въ часъ противъ теченія и 15 верстъ по теченію.

Обладая большими палубными надстройками, онъ сильно паруситъ при вѣтрѣ и кренится на поворотахъ. Лѣтомъ текущаго года на пароходъ поставленъ новый котелъ.

Помѣщенія на пароходѣ расположены и обставлены съ удобствомъ и содержатся въ полномъ порядкѣ.

Стоимость его содержанія и дѣйствія за послѣднія 10 лѣтъ выразилась слѣдующими цифрами:

года	стоимость	года	стоимость
1892	6907 р. 56 к.,	1893	6907 р. 65 к.
1894	6974 „ 15 „	1895	7348 „ 83 „
1896	6770 „ 24 „	1897	7199 „ 20 „
1898	6610 „ 01 „	1899	6803 „ 60 „
1900	6964 „ 76 „	1901	6614 „ 25 „

Всего, такимъ образомъ, израсходовано на содержаніе парохода за 10 лѣтъ, съ 1892 по 1901 годъ 69100 р. 25 коп.

Стоимость его содержанія до 1892 года, отнесена за счетъ расходовъ по землечерпанію.

Общій сводъ расходовъ по Днѣстру. Заканчивая описаніе всѣхъ работъ, мѣропріятій и устройствъ, которыми выразилась забота правительства о Днѣстрѣ, приводимъ въ нижеслѣдующей таблицѣ общій сводъ расходовъ произведенныхъ для Днѣстра, за послѣдніе 18 лѣтъ т. е. съ 1884 по 1901 годъ.

Наименованіе расходовъ	суммы.
1) На сплошныя и частичныя изысканія и съемки Днѣстра . . .	77910 р. 96 к.
2) На возведеніе и ремонтъ выправительныхъ сооруженій	970758 р. 95 к.
3) На пріобрѣтеніе землечерпательныхъ снарядовъ, ихъ ремонтъ и содержаніе, и на производство землечерпательныхъ работъ (со включеніемъ стоимости парохода „Днѣстръ“ и его содержанія съ 1884 по 1891 г.)	380650 р. 33 к.

Наименованіе расходовъ.	Суммы
4) На примѣніе временныхъ дноуглубительныхъ мѣръ на перекатахъ	62060 р. 03 к.
5) На выемку изъ русла рѣки карчей, камней, затонувшихъ судовъ и расчистку перекатовъ	125507 р. 72 к.
6) На работы по сооруженію затоновъ	20949 р. 47 к.
7) На лозовыя посадки по отмелямъ за предѣлами трассы	3000 р. — к.
8) На околку льда у сооруженій	4119 р. 90 к.
9) На мелкія работы: нанесеніе знаковъ на сооруженіяхъ и заготовку лодокъ	455 р. — к.
10) На казенныя гражданскія сооруженія	5205 р. 48 к.
11) На содержаніе, оборудованіе и ремонтъ водомѣрныхъ постовъ около.	20000 р. — к.
12) На содержаніе обстановки судового хода съ 1882 по 1901 годъ.	196611 р. 45 к.
13) На содержаніе парохода „Днѣстръ“ съ 1892 по 1901 годъ .	69100 р. 25 к.
А всего .	1931329 р. 47 к.

Въ эту сумму не входитъ содержаніе начальника отдѣленія, его помощниковъ по техническому и судоходному надзору, начальниковъ дистанцій и канцеляріи при всѣхъ указанныхъ лицахъ.

Нѣкоторая часть расходовъ казны на Днѣстръ восполняется судоходнымъ $1^0/_0$ сборомъ со стоимости идущихъ по рѣкѣ грузовъ. Сборъ этотъ былъ установленъ въ ноябрѣ 1883 года и взимается съ 1884-го года по настоящее время. Кромѣ того, до 1896 года, на Днѣстрѣ существовалъ судоходный $^1/_4{}^0/_0$ сборъ, какъ и на прочихъ рѣкахъ. Величины этихъ сборовъ, по даннымъ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія, приведены въ слѣдующей таблицѣ:

Годъ.	1% сборъ		1/4% сборъ		Годъ.	1% сборъ		1/4% сборъ.		Годъ.	1% сборъ.		1/4% сборъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.		Руб.	К.	Руб.	К.		Руб,	К.	Руб	К.
1884	22665	84	5663	96	1890	83581	40	20895	35	1896	32949	28	3820	93
1885	28661	92	7165	48	1891	86304	32	21576	08	1897	22601	30	„	„
1886	27124	36	6781	09	1892	51492	36	12873	09	1898	39910	60	„	„
1887	44966	44	11241	61	1893	25252	52	6313	13	1899	46163	56	„	„
1888	63242	02	15810	50	1894	40994	92	10249	77	1900	26974	61	„	„
1889	76235	68	19058	92	1895	37932	74	9483	17	1901	32826	54	„	„

Опредѣленная изъ этой таблицы общая сумма 1% сбора со времени его учрежденія составляетъ 789880 р. 41 к., а общая сумма 1/4% съ 1884 года по годъ прекращенія его взиманія (1896 г.) равна 140816 руб. 08 к.; оба сбора вмѣстѣ составляютъ 930696 р. 49 коп.

Такимъ образомъ изъ двухъ милліоновъ рублей, израсходованныхъ казною на Днѣстръ въ теченіи двадцати послѣднихъ лѣтъ, половина возвращена ей въ видѣ судоходныхъ сборовъ, и затраты казны въ эти 20 лѣтъ слѣдуетъ считать всего около 1000000 рублей, что составитъ въ среднемъ по 50000 р. въ 1 годъ.

Эта сумма слишкомъ скромная для того громадного экономическаго значенія, какое имѣетъ Днѣстръ не только для прилегающаго къ нему мѣстностей, но и для всего юго-западнаго края.

III.

Судоходство.

Описаніе судовъ и способовъ судоходства. Днѣстръ судоходенъ на всемъ своемъ теченіи въ предѣлахъ Россіи, въ австрійской же части рѣки существуетъ только сплавъ лѣса.

Лѣсъ, исключительно еловый, сплавляется по рѣчкамъ, впадающимъ въ Днѣстръ въ видѣ бревенъ, связанныхъ по 10—20 штукъ.

Въ Журавнѣ, Галичѣ, Маріамполѣ изъ этихъ бревенъ составляютъ однорядныя кошмы, отъ 3 до 5 саженъ въ сторонѣ, изъ которыхъ связываютъ гонки по 4 кошмы, и къ каждой гонкѣ приспособляютъ 4 потеси для управленія, по двѣ на каждомъ концѣ. Въ такомъ видѣ лѣсъ идетъ до мѣстечка Окопы на австрійской границѣ.

Впрочемъ, часть лѣса въ указанныхъ пунктахъ распиливается на доски, изъ которыхъ составляются такіе же плоты, и также доходятъ до Окоповъ. Здѣсь этотъ матеріалъ ожидаетъ покупателя, если не запроданъ до отправленія. Поэтому въ Окопахъ образовались большіе склады досокъ и бревенъ, а пристань заставлена плотами.

Купленный лѣсъ передается въ Исаковцы, на пристань русской таможни, откуда, по выполненіи всѣхъ формальностей, спускается внизъ до Жванца, гдѣ гонки перевязываются и составляются уже изъ 5—7 кошемъ.

Плоты по большей части принимаютъ на себя грузъ или съ мѣста своего отправленія—Жванца, въ такомъ случаѣ грузъ состоитъ изъ досокъ, положенныхъ на бревна плота; или же въ одной изъ попутныхъ пристаней, тогда берутъ камень, гипсъ, дрова, фосфоритъ и даже хлѣбъ.

Для того, чтобы нагрузить плотъ хлѣбомъ, укладываютъ на него подстилы съ обоихъ концовъ каждой копмы, изъ поперечныхъ бревенъ по два рядомъ и на эти бревна кладутъ уже грузъ. На каждую кошму нагружается до одной тысячи пудовъ, но при этомъ бревна плота совершенно погружаются въ воду, а подстилы болѣе чѣмъ на половину, и грузъ отстоитъ отъ воды всего на 1 или 2 вершка. Конечно, подмочка его является неизбѣжной, поэтому такимъ способомъ отправляютъ только кукурузу, которая отъ подмочки не особенно страдаетъ.

Камень, гипсъ, фосфоритъ грузятъ на плоты, подкладывая только доски, а потому этотъ матеріалъ частію погружается въ воду, когда нагруженъ на плотъ.

Якорей, снастей, завозныхъ лодокъ при плотахъ не имѣется, и, пока взводное судоходство на Днѣстрѣ не разовьется, въ нихъ не будетъ особенной надобности, такъ какъ размѣры плотовъ не велики и они управляются легко посредствомъ 4 потесей.

Сплавъ плотовъ производится караванами по три или четыре гонки. Караванъ обыкновенно сопровождаетъ приказчикъ, а управленіе каждой гонкой поручается особому сплавщику и тремъ его подручнымъ.

Сплавщикъ получаетъ за сплавъ до Могилева 6 руб., а подручные по 4 руб. на хозяйскихъ харчахъ; при сплавѣ до пристаней, лежащихъ ниже Могилева, цѣна соотвѣтственно увеличивается.

Въ среднюю воду 180 верстъ отъ Жванца до Могилева гонка проходитъ въ 3 дня, при чемъ ночью плоты не идутъ; въ малую воду продолжительность сплава увеличивается до 7 дней, а въ большую воду гонки иногда проходятъ это разстояніе и въ одинъ день.

Количество сплавляемыхъ плотовъ въ 1901 году было 984 штуки.

Кромѣ плотовъ на Днѣстрѣ плаваютъ паромы, лодки и баржи различныхъ типовъ, а также и пароходы; но флотъ этотъ появился сравнительно недавно, въ прежнее же время по Днѣстру плавали только галеры: такъ назывался типъ судна, имѣвшаго видъ

четырехугольнаго ящика, въ сторонѣ до 3 саженъ, сколоченнаго изъ еловаго лѣса и проконопаченнаго мохомъ.

Галеры, по утвержденію инженера Лохтина, перешли къ намъ отъ Генуэзцевъ; они поднимали груза отъ 1500 до 4000 пудовъ и сплавлялись до Маяковъ, откуда грузъ доставлялся гужемъ въ Одессу; со времени устройства желѣзнодорожной пристани въ Варницѣ, они доставляли грузъ преимущественно до этой пристани. Вверхъ они не взводились, а разбирались на доски въ мѣстахъ выгрузки изъ нихъ груза.

Въ настоящее время этотъ типъ судовъ уже не существуетъ; послѣдній галеръ плавалъ въ 1900 году, такъ что ихъ можно считать въ буквальномъ смыслѣ принадлежностью прошлаго столѣтія.

Галеры замѣнилъ паромъ (черт. 6), который является теперь преобладающимъ типомъ Днѣстровскаго судна, и количество ихъ на Днѣстрѣ уже дошло до 250 штукъ. По конструкціи своей паромъ не особенно отличается отъ галера и имѣетъ также форму четырехугольнаго ящика, но строится не на одинъ сплавъ, а для плаванія въ теченіи нѣсколькихъ навигацій.

Въ планѣ паромъ имѣетъ видъ прямоугольника, большая сторона котораго имѣетъ 32 — 33 аршина, а меньшая 13—14 аршинъ; высота бортовъ дѣлается до 2-хъ аршинъ. Впрочемъ паромы строются и меньшихъ размѣровъ, но весьма рѣдко.

Безъ груза паромъ имѣетъ осадку отъ 4 до 5 вершковъ; при осадкѣ въ 18 вершковъ онъ поднимаетъ 6000 пудовъ груза, но если перекаты имѣютъ достаточную глубину, то на паромы нагружаютъ до 8 и 10 тысячъ пудовъ, при чемъ осадка ихъ доходитъ до 24 вершковъ.

Передняя и задняя стѣнки парома, соотвѣтствующія меньшей сторонѣ четырехугольника, для уменьшенія сопротивленія судна движенію, дѣлаются съ большимъ скосомъ наружу, сопрягающимся съ днищемъ безъ перелома.

Крѣпленіе парома составляютъ дубовыя кокоры, толщиною около 3 вершковъ. Кокоры кладутся попе-

рекъ судна въ разстояніи другъ отъ друга около одного аршина, при чемъ концы ихъ съ корнями располагаются поперемѣнно то съ одной, то съ другой стороны судна; въ тонкомъ концѣ каждой кокоры укрѣпляется стоякъ.

Къ кокорамъ пришиваются снизу полуторадюймовыя еловыя доски, составляющія днище и скосы.

Боковыя стѣнки парома обшиваются $1^1/_2$ вершковыми еловыми досками, а самая верхняя доска кладется двухвершковой толщины.

На концы скосовъ кладется толстый брусъ, въ который врѣзается ихъ обшивка въ четверть; съ боковыми стѣнками онъ скрѣпляется планками. Въ этотъ брусъ вбиваются желѣзныя штыри для укрѣпленія потесей.

Доски для обшивки берутся съ обливинами и не пригоняются плотно одна къ другой; пазы оставляются шириною до 1 дюйма и законопачиваются мохомъ, который удерживается дранками и особыми желѣзными скобами.

Стоимость парома отъ 300 до 600 рублей, смотря по размѣрамъ, но при большомъ спросѣ цѣна поднимается и до 800 рублей. Они строются главнымъ образомъ въ Жванцѣ и Хотинѣ, а въ послѣднее время выстроено по нѣскольку паромовъ въ Сорокахъ, Рашковѣ, Могилевѣ, и два парома въ Каменкѣ.

Паромы плаваютъ преимущественно на участкѣ рѣки отъ Могилева до Варницы и служатъ главнымъ образомъ для перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ куляхъ. Они подвозятъ грузы къ желѣзной дорогѣ и къ морскимъ баржамъ, иногда доходя до Тирасполя, но ниже Тирасполя спускаются рѣдко; выше Могилева они не плаваютъ вовсе, и только построенные на Жванецкой верфи новые паромы, спускаясь къ Могилеву, берутъ иногда попутно небольшой грузъ.

Паромы управляются при посредствѣ четырехъ потесей: двухъ въ переднемъ концѣ судна и двухъ въ заднемъ; снастей, якорей, лодокъ при нихъ не полагается, да и нѣтъ надобности, такъ какъ, вслѣдствіе непрочной конструкціи, при отдачѣ якоря паромъ по-

лучилъ бы такія сильныя поврежденія, что тотчасъ бы затонулъ.

Для взводки паромы счаливаются по два и такимъ образомъ тянутся вверхъ семью лошадьми. Но надо замѣтить, что бичевая тяга въ той части Днѣстра, гдѣ плаваютъ паромы, не удобна вслѣдствіе того, что въ рѣкѣ расположено много поперечныхъ полузапрудъ, которыя при низкой водѣ надо обходить, что сопряжено съ большими трудностями и потерей времени.

Взводка парома отъ Варницы до Сорокъ требуетъ не меньше недѣли времени, а сплавъ до 5 дней; нагрузка совершается довольно быстро, а при разгрузкѣ въ Варницѣ паромы простаиваютъ по полторы недѣли и болѣе; поэтому рейсъ ихъ продолжается отъ трехъ до четырехъ недѣль, и въ навигацію они успѣваютъ совершить отъ 7 до 8 рейсовъ.

Стоимость одного рейса можно опредѣлить слѣдующимъ образомъ:

Для сплава требуется одинъ правщикъ, которому платятъ 12—15 рублей и три подручныхъ, которымъ платятъ 8—10 рублей каждому, причемъ всѣмъ полагаются хозяйскіе харчи. Считая также расходъ на приказчика, стоимость сплава опредѣлится въ 60—75 рублей.

За взводку двухъ паромовъ платятъ отъ 120 до 150 рублей, что на одинъ паромъ составитъ 60—75 рублей. Такимъ образомъ нормальная стоимость рейса парома колеблется отъ 120 до 150 рублей, но въ горячее время она возрастаетъ иногда и выше 200 рублей.

По своей формѣ паромы очень удобны для сплавнаго судоходства, и если не расчитывать на потребность во взводномъ судоходствѣ, то дальнѣйшее усовершенствованіе судна должно заключаться въ сообщеніи ему болѣе прочнаго крѣпленія, большей прочности обшивки и непроницаемости, а также въ приспособленіи его для перевозки хлѣбныхъ грузовъ насыпью. Но если расчитывать на возможность развитія взводнаго судоходства, то этотъ типъ судна уже совершенно неудобенъ, и тогда необходимо перейти къ типу баржъ, тихвинокъ и т. п. судовъ.

Другой типъ судна, плавающаго по Днѣстру,—это

лодка съ острымъ носомъ и тупою кормой, имѣющая въ планѣ треугольное очертаніе; ихъ плаваетъ на Днѣстрѣ до 100 штукъ.

Длина такихъ лодокъ отъ 6 до 10 саженъ, ширина отъ $1^1/_2$ до 3 саженъ, высота бортовъ отъ 1 до 2 аршинъ, а осадка порожней лодки 2—3 вершка. При осадкѣ въ 14—16 вершковъ, такія лодки поднимаютъ отъ 800 до 3.000 пудовъ груза.

Эти лодки плаваютъ въ верхней части рѣки, главнымъ образомъ между Старой Ушицей и Могилевомъ. Иногда онѣ поднимаются и до устья Смотрича, но сравнительно рѣдко, а выше этой пристани плаваютъ только 6 лодокъ, возящихъ гипсъ изъ Перебійковцевъ.

Лодки спускаются внизъ сплавомъ, при чемъ управляются шестами; для сплава ихъ не требуется болѣе 2-хъ человѣкъ. Вверхъ онѣ поднимаются бичевою тягою, для чего счаливаются гусемъ по четыре штуки и тянутся четырьмя лошадьми.

Взводка лодки отъ Могилева до Старой Ушицы производится въ 2 дня. Обратно для сплава требуется, смотря по водѣ, отъ одного до двухъ дней.

Въ послѣднее время на Днѣстрѣ стали строить большія лодки съ тупою кормою, имѣющія длину 32 аршина и ширину 12 аршинъ; подъемность ихъ съ полнымъ грузомъ до 5 тысячъ пудовъ. Эти лодки предназначаются для плаванія въ средней части рѣки и сплавляются внизъ такимъ же образомъ, какъ и паромы, а вверхъ взводятся счаленные по двѣ кормами.

Онѣ выстроены какъ бы съ цѣлію улучшенія типа судна, но передъ паромомъ ни въ отношеніи передвиженія, ни въ отношеніи прочности, никакихъ преимуществъ не представляютъ, между тѣмъ груза принимаютъ меньше. Такимъ образомъ, въ смыслѣ прогресса, они значенія не имѣютъ.

Большія грузовыя суда сходнаго типа, приближающіяся по размѣрамъ къ баржамъ, носятъ на Днѣстрѣ названіе гессенокъ; но онѣ малочисленны, потому что для сплава менѣе удобны, чѣмъ паромы, а для взводнаго судоходства менѣе удобны, чѣмъ обыкновенныя баржи. Принадлежащія Баптизманскому 5 гессенокъ имѣ-

ютъ 37 аршинъ длины, 13 аршинъ ширины и высоту бортовъ 2 аршина. При осадкѣ въ 24 вершка они подымаютъ 10 тыс. пудовъ груза.

Болѣе значительныхъ размѣровъ грузовыя лодки называются подчалками. У этихъ лодокъ и носъ и корма дѣлаются заостренными, длина ихъ колеблется отъ 15 до 30 саженъ, а ширина отъ 2 до $5^1/_3$ саженъ при высотѣ борта $2 — 3^3/_4$ аршина. По свѣдѣніямъ, даннымъ Начальникомъ III Судоходной дистанціи Днѣстровскаго Отдѣленія, ихъ плаваетъ на Днѣстрѣ всего 9 штукъ.

Гессенки и подчалки плаваютъ въ нижней части рѣки до Лалова, при чемъ внизъ идутъ самоплавомъ, а вверхъ буксируются пароходами; онѣ служатъ для подвозки грузовъ къ морскимъ баржамъ Баптизманскаго.

Баржи и берлины обыкновеннаго типа, плавающія на Днѣстрѣ, составляютъ собственность двухъ владѣльцевъ: Компаніи Вебстеръ и Коваленко и Баптизманскаго.

Первые владѣютъ 9 баржами, подымающими по 25 тыс. пудовъ, и одной, подымающей 40 тыс. пудовъ, а второй 8 деревянными берлинами, имѣющими грузоподъемность отъ 15 до 22 тысячъ пудовъ, и кромѣ того онъ пускаетъ плавать по Днѣстру 14 желѣзныхъ морскихъ баржъ, подымающихъ отъ 16 до 40 тыс. пудовъ.

Баржи Вебстера и Коваленко имѣютъ длину около 20 саж., ширину около $4^2/_3$ саж. и высоту борта болѣе 1 сажени. Берлины Баптизманскаго имѣютъ низкіе борта, отъ 2 до $2^3/_4$ арш., длина ихъ отъ 18 до 23 саж., а ширина отъ 4 до $5^1/_2$ саж. Желѣзныя баржи его имѣютъ длину отъ 13 до 20 саж., ширину отъ $2^2/_3$ до 5 саж. и высоту борта болѣе 1 сажени; днище баржъ новѣйшей постройки деревянное, еловое.

Баржи и берлины на Днѣстрѣ не строются, а приводятся сюда съ Днѣпра и Буга.

Баржи плаваютъ въ нижней части рѣки, онѣ возятъ грузъ въ Одессу отъ Тирасполя и Варницы, а если позволяетъ вода, морскія баржи Баптизманскаго подымаются и до Телицы. Берлины плаваютъ до Лалова; въ рѣдкихъ случаяхъ, при хорошей водѣ, онѣ подымаются и выше; такъ въ іюлѣ настоящаго года одна берлина и двѣ

гессенки, груженыя солью, были прибуксированы въ Сороки. До Одессы берлины обыкновенно не плаваютъ, а перегружаютъ свой грузъ на морскія баржи въ рѣкѣ.

Какъ вверхъ, такъ и внизъ, баржи и берлины буксируются пароходомъ и въ рѣдкихъ только случаяхъ идутъ самоплавомъ. Возъ составляется въ растяжку изъ трехъ судовъ, одно за другимъ на короткихъ чалкахъ; при движеніи внизъ на крутыхъ поворотахъ пароходъ уменьшаетъ ходъ, и баржи идутъ самоплавомъ.

Такое построеніе воза для извилистой рѣки не особенно удобно, ибо баржи, имѣя каждая значительную свободу движенія, могутъ ударять другъ друга, если одна изъ нихъ отъ удара о берегъ или мель пріостановится. Лучшее построеніе воза—двѣ въ счалку, а третья въ притыкъ носомъ между кормами двухъ первыхъ баржъ; такой возъ представляетъ одно цѣлое и суда уже не могутъ ударять другъ друга. При буксировкѣ вверхъ баржи часто проводятся черезъ перекаты по одиночкѣ, вслѣдствіе извилистости и узкости ходовъ, а также вслѣдствіе недостаточной силы пароходовъ, не могущихъ съ возомъ преодолѣть теченія.

Паровой флотъ Днѣстра составляютъ: казенный пароходъ „Днѣстръ“, уже описанный выше, три пассажирскихъ парохода: „Кишиневъ“, „Піонеръ“ и „Могилевъ“, и буксирные пароходы Баптизманскаго, и компаніи „Вебстеръ и Коваленко“, общимъ числомъ до 8 штукъ. Впрочемъ число ихъ непостоянно: если на Днѣстрѣ имѣется выгодная работа, то пароходовъ работаетъ большее количество, если же болѣе выгодна работа на Днѣпрѣ, то ихъ съ Днѣстра уводятъ на Днѣпръ; также поступаютъ и съ баржами. Такимъ образомъ флотъ Баптизманскаго и комп. „Вебстеръ и Коваленко“ нельзя считать въ строгомъ смыслѣ Днѣстровскимъ; впрочемъ, два парохода Баптизманскаго, „Польза“ и „Полезный“, и пароходъ Вебстера и Коваленко „Шевченко“ работаютъ постоянно на Днѣстрѣ. Пароходы „Польза“ и „Полезный“ считаются мелкосидящими и буксируютъ суда отъ Лалова внизъ до Бендеръ или Тирасполя, гдѣ передаютъ баржи глубокосидящимъ пароходамъ.

Пассажирскіе пароходы: „Піонеръ“, „Кишиневъ“ и „Могилевъ“, принадлежатъ еврейской компаніи „Ясскій и Аренштейнъ“; они совершаютъ рейсы между Могилевымъ и Водолуй-Водами, пристанью ближайшею къ Кишиневу. Разстояніе между этими пристанями въ 292 версты пароходы проходятъ внизъ въ $24^1/_2$ часа, а вверхъ въ 41 часъ; такимъ образомъ каждый изъ нихъ совершаетъ по два рейса въ недѣлю.

Эти небольшіе пароходы имѣютъ осадку съ полнымъ грузомъ до 14 вершковъ; они содержатся довольно грязно, но тѣмъ не менѣе работаютъ очень хорошо. Владѣльцы на чистую публику вовсе не расчитываютъ, а главнымъ образомъ на евреевъ, занимающихся сплавомъ, скупкой хлѣба и т. п.; поэтому въ пятницу вечеромъ пароходы останавливаются у пристаней, гдѣ застанетъ ихъ шабашъ, и только вечеромъ въ субботу продолжаютъ свой рейсъ.

Изъ приведеннаго обзора перевозочныхъ средствъ Днѣстра можно видѣть, что въ настоящее время Днѣстровскій флотъ довольно многочисленъ, хотя въ отношеніи конструкціи и прочности судовъ онъ не достигъ еще желательной степени совершенства. Надо полагать, что этотъ недостатокъ его устранится въ непродолжительномъ времени, при заботахъ о томъ судоходнаго надзора, такъ какъ судоходство на Днѣстрѣ встало на почву экономической выгодности и самостоятельности.

Многочисленныя попытки плаванія по Днѣстру, подробно изложенныя въ докладѣ Ласскаго III Съѣзду Русскихъ Дѣятелей по Водянымъ Путямъ (въ 1896 году), указываютъ на существовавшую всегда потребность въ плаваніи по этой рѣкѣ; вмѣстѣ съ тѣмъ неудачи этихъ попытокъ даютъ громадный опытъ, ограждающій современное судоходство отъ тѣхъ ошибокъ, которыя погубили дѣло піонеровъ.

Въ заключеніе упомянемъ, что самымъ крупнымъ предпріятіемъ, работавшемъ на Днѣстрѣ нѣсколько лѣтъ тому назадъ, было Русское Общество Пароходства и Торговли.

Въ оффиціальномъ отношеніи главной конторы этого

общества къ Начальнику Изслѣдованій Днѣстра говорится, что оно прекратило свои рейсы вслѣдствіе упадка хлѣбной торговли въ раіонѣ рѣки и вслѣдствіе конкуренціи желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ и вслѣдствіе трудности плаванія по рѣкѣ.

Первая изъ приведенныхъ причинъ—временная и могла существовать только въ какой нибудь неурожайный годъ, поэтому имѣетъ значеніе лишь по совокупности съ другими причинами; а истинная причина прекращенія дѣятельности Русскаго Общества Пароходства и Торговли на Днѣстрѣ, повидимому, заключалась въ томъ, что его суда не были приспособлены къ особенностямъ плаванія по этой рѣкѣ, почему Общество не могло конкурировать съ желѣзною дорогою, которая принимала энергическія мѣры для привлеченія груза къ своимъ вѣтвямъ, какъ извѣстно, при поддержкѣ Государственнаго Банка.

Если бы желѣзная дорога явилась нѣсколько позднѣе и пароходное предпріятіе успѣло уже окрѣпнуть и приспособиться къ плаванію по Днѣстру, тогда борьба, вѣроятно, не окончилась бы такъ несчастливо для пароходной компаніи, и на Днѣстрѣ, вмѣсто не вполнѣ еще хорошихъ судовъ современнаго флота, плавали бы прекрасныя суда Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Мѣста зимовокъ. Вопросъ о зимовкахъ судовъ находится въ слѣдующемъ положеніи:

Паромы стараются вытаскивать на берегъ у селеній, въ которыхъ живутъ ихъ хозяева, но конечно это не всегда удается, потому что ледоходъ можетъ застать паромъ въ пути съ грузомъ, который желательно доставить къ мѣсту назначенія.

Когда на рѣкѣ идетъ сало, то паромъ можетъ еще двигаться внизъ по теченію, но подыматься вверхъ ему рисковано; поэтому большая часть паромовъ зимуетъ тамъ, куда доставляется грузъ послѣднимъ рейсомъ, а именно: въ Рашковѣ и Рыбницѣ, куда доставляется свекловица, и около Варницы, куда доставляется хлѣбный грузъ.

Въ Рашковѣ и Рыбницѣ паромы вытаскиваются на берегъ, а въ Варницѣ зимовали въ прежнее время между пристанью и вышележащимъ заворотомъ рѣки, гдѣ свободно могли помѣститься отъ 60 до 80 паромовъ; здѣсь стоянка судовъ была совершенно безопасная.

Съ устройствомъ въ прошломъ году на мѣстѣ этой зимовки регуляціонныхъ сооруженій, для улучшенія подхода къ Варницкой пристани, 20 паромовъ были вытащены на берегъ противъ Гурабыколуя, на Херсонской сторонѣ, и 40 паромовъ зазимовали ниже желѣзнодорожнаго моста на плаву. Но эта послѣдняя зимовка не вполнѣ безопасна, хотя здѣсь зимовали обыкновенно суда Русскаго Общества Пароходства и Торговли, когда это общество совершало по Днѣстру свои рейсы.

Баржи Баптизманскаго, плавающія по Днѣстру, зимуютъ частію въ устьѣ рѣки Реутъ, частію въ Маякахъ, а частію уводятся въ Одессу.

Зимовка въ рѣкѣ Реутъ не особенно удобна, такъ какъ эта рѣка узка, и суда приходится ставить одно за другимъ, а при низкой водѣ въ нее трудно ихъ вводить по мелководью; кромѣ того эта зимовка не вполнѣ безопасна при ледоходѣ, такъ какъ ниже устья Реута часто дѣлаются заторы, и тогда ледъ изъ Днѣстра направляется въ эту рѣку.

Около Маяковъ зимовка вполнѣ безопасна; здѣсь же зимуетъ казенный пароходъ Днѣстръ. Пароходы Аренштейна и Ясскаго, совершающіе рейсы между Могилевымъ и Водолуй-Водами, вытаскиваются на берегъ въ Рыбницѣ.

Естественныхъ затоновъ на Днѣстрѣ не имѣется, а сооруженные Министерствомъ Путей Сообщенія затоны въ Кладкахъ и Рашковѣ засыпаны пескомъ, и только въ Каменскомъ затонѣ еще держится вода; но этотъ затонъ не вмѣстителенъ. Въ прошлую зиму здѣсь зимовала казенная землечерпательная машина, а въ настоящую предполагаютъ, поставить въ него свои пароходы Ясскій и Аренштейнъ, желая избѣжать вытаскиванія на берегъ пароходовъ, стоющаго значительныхъ денегъ и разстраивающаго ихъ крѣпленіе.

О грузахъ перевозимыхъ по Днѣстру. Общее количество грузовъ, перевозимыхъ по рѣкѣ за время съ 1889 по 1901 годъ было слѣдующее:

Годъ.	Количество груза въ тыс. пудахъ.	Годъ.	Количество груза въ тыс. пудахъ.
1889	16.771	1896	10.538
1890	15.571	1897	8.161
1891	16.753	1898	12.882
1892	12.881	1899	16.168
1893	6.840	1900	9.780
1894	14.280	1901	11.993
1895	11.983		

Примѣрное распредѣленіе этого количества по роду груза видно изъ ниже слѣдующей вѣдомости:

Вѣдомость грузовъ, прошедшихъ по Днѣстру въ 1901 году.

Перевезено клади.	Количество клади въ пудахъ.	Цѣнность клади въ рубляхъ.	Перевезено клади.	Количество клади въ пудахъ.	Цѣнность клади въ рубляхъ.
Пшеницы	1238240	857382	Повидла	25	100
Кукурузы	953697	505487	Орѣховъ волошскихъ	15	20
Ржи	631375	335942	Виноградного вина.	386	333
Ячменя	542020	278303	Бакалейныхъ товаровъ.	807	1488
Овса.	75836	42345			
Гречихи	530	350	Мануфактурныхъ и галантерейныхъ товаровъ. . . .	3497	14486
Рѣпаку	30	30			
Суржику	10520	6615			
Бобику.	6000	3600	Кожевенныхъ товаровъ	447	1968
Фасоли.	2934	1945			
Маку	75	150	Стекляннои посуды.	815	1247
Картофеля	12185	3079	Шерсти простой . .	17	35
Цыбули	264	180	Перьевъ домашнихъ птицъ	4	40
Сѣмени конопляного.	13421	12538			
Сѣмени льняного .	8852	12818	Котельцевъ известковыхъ	27000	580
„ подсолнечн.	179	190			
„ кабаковаго .	60	63	Дровъ разныхъ . .	2171593	116557
Муки пшеничной .	15085	16978	Лѣсныхъ матеріаловъ.	2581271	672041
„ ржаной . .	3755	3265			
„ кукурузной .	130	90	Деревянныхъ издѣлій	205369	50079
Крупы кукурузной .	16	15			
Отрубей ржаныхъ .	4500	1340	Брезентовъ и порожнихъ мѣшковъ. .	516	1042
Соли.	32405	5168			
Сельдей	93	185	Черепицы	8250	2110
Яицъ	60	144	Желѣза и желѣзныхъ издѣлій. .	1101	2316
Фруктовъ разныхъ.	82285	82467			

Перевезено клади.	Количество клади въ пудахъ.	Цѣнность клади въ рубляхъ.	Перевезено клади.	Количество клади въ пудахъ.	Цѣнность клади въ рубляхъ.
Чугунныхъ издѣлій	1870	2930	Керосину	328	40
Трубъ водопроводныхъ	1335	2000	Олеонафта	36	475
Угля каменнаго . .	606070	91210	Масла нефтяного .	12	15
„ деревяннаго .	4620	1165	Карболовой кислоты	0	20
Коры дубовой . .	9360	1910	Веревокъ	18	75
„ липовой. . .	430	150	Пакли	16	10
Гипсу	1565373	78221	Дегтя	160	175
Мѣлу	365	180	Швейныхъ машинъ.	3	50
Извести гашеной .	1000	150	Табаку	30	75
Фосфоритовъ . . .	52600	7660	Свекловичныхъ сѣмянъ	63	189
Кирпича строевого.	29640	2068	Свеклы	498607	42896
Камня пиленаго .	316150	11340	Посадокъ	25	20
„ бутоваго . .	269500	3919			
„ точильнаго .	20	30	Итого . .	11993454	3282654
Мебели и домашнихъ вещей	163	470			

Изъ разсмотрѣнія вышеприведенной таблицы перевозимыхъ грузовъ за 1889—1901 годъ, можно придти къ заключенію, что открытіе въ 1893 году Новоселицкихъ вѣтвей не отразилось замѣтно на уменьшеніи перевозки грузовъ по Днѣстру. Но на самомъ дѣлѣ это не такъ; какъ увидимъ ниже, хлѣбъ, который въ прежніе года шелъ по Днѣстру въ количествѣ до 12 милліоновъ пудовъ, въ послѣднее время, даже въ урожайные годы, перевозится рѣкою не болѣе 6 милліоновъ пудовъ, и если бы хлѣбный грузъ не ушелъ съ Днѣстра, то грузооборотъ рѣки долженъ бы былъ сильно повыситься, такъ какъ количество хлѣба въ раіонѣ рѣки увеличилось вслѣдствіе увеличенія запашекъ, и кромѣ того рѣка пріобрѣла большее количество другихъ грузовъ, какъ напримѣръ гипсу, добыча котораго увеличилась вслѣдствіе увеличенія спроса.

Пристани. Движеніе грузовъ по пристанямъ можно видѣть изъ слѣдующей таблицы, въ которой приведены цифры, какъ послѣдняго 1901 года, съ плохимъ урожаемъ, такъ и 1899 года, въ которомъ урожай хлѣбовъ былъ средній.

Движеніе судовъ, плотовъ и грузовъ по пристанямъ Днѣстра.

Наименованіе пристаней.	Годъ 1899-ый.						Годъ 1901-ый.					
	Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.			Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.		
	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.
	Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.	
Перебійковцы. .	—	—	—	—	—	—	12	55	189	—	—	—
Грушево. . . .	—	11	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рухотинъ . . .	—	76	177	—	—	—	—	135	300	—	—	—
Рашковъ . . .	—	6	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Жванецъ . . .	—	1034	4381	—	—	—	—	635	2438	—	18	42
Брага.	—	—	10	—	44	25	—	—	—	—	—	—
Хотинъ	—	—	13	—	57	144	—	10	42	—	80	186
Дарабаны . . .	19	—	2181	—	—	—	55	—	1450	—	—	—
Бырновѳ . . .	—	—	—	—	—	—	—	7	21	—	—	—
Мошинецъ. . .	—	—	0,202	—	—	—	—	—	—	—	8	32
Устье (Смотрича)	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Марьяновка . .	6	—	2	—	—	—	7	—	15	—	—	—
Демшинъ . . .	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Грушево. . . .	—	—	—	—	—	—	6	—	15	—	—	—
Ушица	135	—	294	—	2	3	314	—	281	—	1	3
Лоевцы.	—	—	—	—	—	—	10	—	11	—	—	—
Непоротово . .	7	—	7	—	—	—	12	—	8	—	—	—
Калюсъ	43	166	416	—	3	5	37	—	138	—	—	—
Ломачинцы. . .	5	32	76	—	—	—	15	—	13	—	—	—
Вишнево . . .	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Плитово. . . .	18	63	264	—	—	—	130	40	259	—	—	—
Березовская . .	77	37	120	—	—	—	2	—	1	—	—	—
Ожево.	24	—	24	—	—	—	35	—	27	—	—	—
Текливка . . .	—	—	—	—	—	—	50	—	32	—	—	—
Липчаны . . .	—	—	—	—	—	—	11	—	10	—	—	—
Волошково. . .	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—
Лядово	—	—	—	—	—	—	8	—	10	—	—	—
Волчинецъ . .	—	—	—	8	—	9	—	—	—	39	—	25

Наименованіе пристаней.	Годъ 1899-ый.						Годъ 1901-ый.					
	Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.			Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.		
	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.
	Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.	
Немія.	—	—	—	106	—	583	—	—	—	107	23	350
Атаки	2	—	21	137	5	165	34	4	25	274	11	309
Могилевъ . . .	40	—	20	130	160	595	26	52	126	199	130	605
Ярово.	14	2	88	—	—	—	7	1	17	—	—	—
Яруга.	13	14	85	3	5	14	1	—	2	1	8	15
Михайловка . .	—	—	—	—	—	—	1	—	6	—	—	—
Кременчугъ . .	2	1	15	—	2	4	—	—	—	—	4	10
Головчинцы . .	—	2	8	—	—	—	—	3	11	—	—	—
Косоуцы. . . .	—	—	—	—	—	—	13	—	39	—	—	—
Ямполь. . . .	3	1	6	1	175	331	14	1	68	7	23	41
Пороги	36	36	318	—	—	—	35	—	172	—	—	—
Янкулово . . .	—	—	—	—	—	—	21	—	92	—	—	—
Сороки	14	52	263	74	167	601	54	21	412	183	127	482
Цехиновка. . .	—	4	8	—	22	107	—	1	1	—	14	37
Трефоуцы . . .	1	1	7	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Косница. . . .	1	3	24	1	—	0,059	—	1	9	1	3	1
Васильково . .	—	4	16	—	—	—	1	1	11	—	—	—
Воронково. . .	25	25	266	2	3	8,375	14	4	118	—	1	2
Люблинъ . . .	1	10	47	—	—	—	2	—	9	—	—	—
Немировка. . .	2	3	21	—	—	—	4	—	37	—	—	—
Грушка	11	1	84	—	—	—	7	—	52	—	1	1
Кузьминъ . . .	4	—	26	—	—	—	5	—	31	—	—	—
Черлены . . .	2	1	19	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Залучены . . .	—	1	7	—	—	—	1	—	4	—	—	—
Вертюжаны . .	8	11	100	1	6	12,110	8	4	58	1	2	5
Доярня	—	—	—	—	—	—	1	—	8	—	—	—
Нападово . . .	—	4	16	—	—	—	1	—	9	—	—	—
Каменка . . .	38	1	269	5	4	13,958	3	2	32	8	7	15
Сенатовка. . .	7	1	57	—	—	—	7	—	22	—	—	—
Барсукъ. . . .	6	1	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Наименованіе пристаней.	Годъ 1899-ый.						Годъ 1901-ый.					
	Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.			Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.		
	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.
	Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.	
Подойма. . . .	6	—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Климоуцы. . .	4	—	30	—	—	—	3	—	13	—	—	—
Рашковъ . . .	50	1	333	11	23	87	14	4	102	3	9	22
Вадъ-Рашковъ. .	11	—	77	1	2	4,121	6	2	48	4	1	6
Пояны	1	—	11	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Стронница . .	14	3	47	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Бѣлочь	3	—	22	—	—	—	3	—	4	—	—	—
Молокишъ. . .	5	—	32	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Сарацея. . . .	—	—	—	6	—	8	—	—	—	1	—	—
Эржевъ	—	—	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—
Тарасово . . .	1	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бушерница . .	4	7	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рыбница . . .	21	6	37	84	20	475	18	—	11	103	7	571
Резени	—	—	8	6	27	149,860	1	—	—	4	10	37
Стахная	5	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сахарн	3	—	2	—	—	—	5	—	36	—	—	—
Бушенка. . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—
Бучушка. . . .	9	—	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Зозуляны . . .	1	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Попенки . . .	9	—	96	3	2	5	1	—	7	—	—	—
Лалово	143	—	1288	6	10	64	66	—	500	12	11	53
Ботушаны. . .	12	—	86	—	1	0,112	5	—	49	—	—	—
Жоры	43	—	332	—	1	0,097	19	—	150	—	—	—
Михайловка . .	4	—	31	—	—	—	8	—	61	—	—	—
Гормадкое . . .	5	—	38	—	2	0,782	6	—	43	—	—	—
Вышкоуцы. . .	4	—	25	—	—	—	2	—	14	1	—	—
Цыбул вка . .	7	—	38	—	—	—	1	—	9	—	—	—
Оксенты . . .	5	—	40	—	—	—	3	—	22	—	—	—
Ягорлыкъ . . .	10	—	66	—	—	—	14	—	110	—	—	—
Гояны	5	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Наименованіе пристаней.	Годъ 1899-ый.						Годъ 1901-ый.					
	Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.			Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.		
	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.
	Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.	
Маловатое . . .	57	—	459	5	—	21	29	—	227	—	—	—
Голерканы . .	13	—	84	—	—	—	21	—	137	—	—	—
Кучіеры . . .	1	—	6	—	—	—	4	—	26	—	—	—
Коржево . . .	9	—	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дубоссары . .	34	—	261	10	—	47	39	—	355	12	3	39
Залучаны. . .	—	—	—	—	—	—	2	—	16	—	—	—
Устье (Реута). .	15	—	109	—	—	—	11	—	95	—	—	—
Кріуляны . . .	16	—	132	—	—	—	12	—	114	7	—	34
Кошница . . .	1	—	11	—	—	—	11	—	80	—	—	—
Слободзея . . .	—	—	—	—	—	—	16	—	110	—	—	—
Оницканы. . .	1	—	5	—	21	112	3	—	27	—	19	—
Водолуй-воды. .	20	—	54	5	62	379	39	—	134	—	10	115
Перерыто . . .	1	—	6	—	—	—	3	—	16	—	—	57
Малотатинолуй	2	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Коржево. . . .	—	—	—	—	—	—	13	—	34	—	—	—
Стар. Дубоссары.	55	—	322	—	7	45	58	—	379	—	—	—
Григоріополь. .	33	—	203	2	4	38	60	—	428	—	3	11
Пугочены . . .	2	—	17	—	—	—	4	—	26	—	—	—
Буторъ	14	—	67	—	—	—	24	—	112	—	—	—
Шерпены . . .	9	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Спея	19	—	101	—	—	—	22	—	157	—	4	19
Красная Горка.	28	—	145	—	—	—	13	—	79	—	—	—
Горабыколуй. .	—	—	—	—	—	—	7	—	40	—	—	—
Плоское	49	—	290	—	—	—	37	—	229	—	—	—
Варница. . . .	26	—	185	594	—	5,608	27	—	98	442	—	4153
Парканы . . .	—	—	—	—	—	—	3	—	33	—	—	—
Бендеры . . .	5	—	56,900	88	319	1,804	—	1	5	69	139	956
Кицканы . . .	49	—	161	—	—	—	6	—	31	—	—	—
Тирасполь. . .	—	—	—	77	167	1,063	8	—	12	109	161	1312
Слободзея. . .	—	—	—	9	—	23	2	—	8	1	—	6

Наименованіе пристаней.	Годъ 1899-ый.						Годъ 1901-ый.					
	Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.			Нагружено и отправилось.			Пришло и разгружено.		
	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Число.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.
	Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.		Судовъ.	Плотовъ.	
Чобручи. . . .	13	—	97	—	—	—	12	—	147	—	—	—
Талмазы . . .	22	—	87	—	—	—	18	—	87	—	—	—
Пуркары. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4
Олонешты. . .	2	—	35	3	—	19	13	—	170	1	6	34
Бѣляевка . . .	—	—	—	73	—	508	—	—	—	—	18	634
Маяки.	1	—	—	8	210	1514	7	—	9	21	97	696
Аккерманъ . .	15	—	85	8	—	65	19	—	40	22	—	211
Устье.	93	—	508	106	—	1493	—	—	—	—	—	—
Одесса.	—	—	—	—	—	—	54	—	619	57	—	674
Разн. пристани.	59	22	193	2	—	9	—	—	—	—	—	—
Всего въ 1901 г.:	—	—	—	—	—	—	1741	984	11993	1760	937	11803
на сумму тыс.руб.	—	—	—	—	—	—	—	—	3.283	—	—	3.229
Всего въ 1900 г.:	—	—	—	—	—	—	1364	779	9780	1317	774	9770
на сумму тыс.руб.	—	—	—	—	—	—	—	—	2.697	—	—	2.664
Всего въ 1899 г.:	1613	1644	16523	1575	1535	16168	—	—	—	—	—	—
на сумму тыс.руб.	—	—	4.615	—	—	4.540	—	—	—	—	—	—
Всего въ 1898 г.:	1552	1084	13306	1504	1084	12882	—	—	—	—	—	—
на сумму тыс.руб.	—	—	4.015	—	—	3.867	—	—	—	—	—	—
Всего въ 1897 г.:	1010	947	8736	976	821	8161	—	—	—	—	—	—
на сумму тыс.руб.	—	—	2.250	—	—	2.131	—	—	—	—	—	—
Всего въ 1896 г.:	1182	982	11749	1182	840	13538	—	—	—	—	—	—
на сумму тыс.руб.	—	—	3.341	—	—	3.048	—	—	—	—	—	—
Всего въ 1895 г.:	1308	1181	11983	1308	1181	11983	—	—	—	—	—	—
на сумму тыс.руб.	—	—	3.325	—	—	3.325	—	—	—	—	—	—
Всего въ 1 94 г.:	2144	945	14280	2144	945	14280	—	—	—	—	—	—
на сумму тыс. руб.	—	—	4.401	—	—	4.401	—	—	—	—	—	—

Изъ этой таблицы видно, что главнѣйшія по отправкѣ пристани суть Жванецъ, Доробаны и Лалово.

Жванецкая пристань своего раіона не имѣетъ, и отправляетъ въ Россію исключительно Австрійскій лѣсъ.

Отправка этой пристани въ 1899 г. была 4.381.000 пудовъ, а въ 1901 году, какъ видно изъ таблицы, нѣсколько менѣе.

Доробаны—главная пристань по отправкѣ гипса, которая достигаетъ здѣсь $1^1/_2$—2 милліоновъ пудовъ.

Лалово—главная пристань по хлѣбной отправкѣ. Гужевой раіонъ этой пристани весьма великъ, такъ какъ подвозка хлѣба къ ближайшимъ желѣзнодорожнымъ станціямъ далека и не удобна. Здѣсь грузка хлѣба въ 1899 г. опредѣлилась въ 1.288.000 пудовъ, а въ урожайные годы бываетъ еще больше; въ 1901 году отправка его уменьшилась до 500.000 пудовъ лишь вслѣдствіе неурожая.

Юго-Западная желѣзная дорога проектируетъ уже дополнительную вѣтвь, чтобы отнять этотъ грузъ отъ рѣки.

Другія пристани, отправляющія хлѣбъ, грузятъ въ три и четыре раза меньше; изъ нихъ болѣе или менѣе значительны: Ушица, Калюсъ, Плитово, Сороки, Пороги, Каменка, Рашковъ, Жоры, Маловатое, Дубоссары, Старые Дубоссары и Григоріополь.

Пристани по пріемкѣ грузовъ слѣдующія:

Могилевъ. Здѣсь уходитъ съ рѣки гипсъ, фосфоритъ и лѣсъ. Въ Могилевѣ, Неміи и Атакахъ, которые въ сущности представляютъ одну пристань, сгружается 1.200.000 пудовъ этого груза.

Желѣзная дорога, пересѣкающая Днѣстръ въ Могилевѣ, не имѣетъ вѣтви въ рѣкѣ, и грузъ перевозится гужемъ на желѣзнодорожную станцію, причемъ лѣсной матеріалъ предварительно разрабатывается на доски на лѣсопильномъ заводѣ. Доставка къ желѣзной дорогѣ обходится въ 1 коп., а въ осеннее сырое время $1^1/_2$ и 2 коп. съ пуда.

Станція желѣзной дороги не имѣетъ достаточно мѣста для пріема этихъ товаровъ и плохо оборудована путями. Особенно бѣдственное положеніе бываетъ осенью, когда къ станціи стягивается гужемъ значи-

тельное количество хлѣба; въ это время грузамъ приходится ждать очереди по полтора мѣсяца.

Рыбница. Въ Рыбницу и Резени, которая расположена противъ Рыбницы на Бессарабскомъ берегу, приходитъ ежегодно отъ 600.000 — 1.000.000 пудовъ груза, преимущественно лѣсного, гипсу и свекловицы.

Свекловица потребляется сахарнымъ заводомъ, а гипсъ и лѣсъ подвозятся гужемъ къ станціи желѣзной дороги.

Станція Рыбница плохо оборудована для пріема грузовъ и не имѣетъ желѣзнодорожной вѣтви къ рѣкѣ; какъ и Могилевъ, она не можетъ своевременно отправлять всѣ притекающіе грузы, и хлѣбные залежи представляютъ здѣсь явленіе хроническое.

Водолуй-Воды. Получаетъ съ рѣки 90 — 400 тысячъ пудовъ груза для мѣстнаго потребленія Кишиневскаго раіона.

Варница. Главная пристань по пріемкѣ грузовъ на желѣзную дорогу; она имѣетъ желѣзнодорожную вѣтвь къ рѣкѣ, гдѣ грузы могутъ перегружаться изъ судовъ прямо въ вагоны.

Желѣзнодорожная пристань здѣсь вполнѣ оборудована для пріема грузовъ и имѣетъ магазинъ для ссыпки хлѣба.

Оборотъ этой пристани доходилъ въ прежнее время до 10 милліоновъ пудовъ, но съ устройствомъ Новоселицкой и Окница-Волочиской вѣтвей онъ уменьшился на половину, а въ 1900 г. понизился даже до 3.362.000 пуд.

Желѣзная дорога заботится доставить въ Варницу достаточное количество подвижного состава, даже въ ущербъ другимъ станціямъ дороги, на которыхъ грузъ не можетъ уйти въ Одессу водянымъ путемъ.

Залежей въ Варницѣ не бываетъ, но хлѣбъ ожидаетъ очереди у пристани на паромахъ иногда по полторы недѣли, и это явленіе повторяется ежегодно; такъ и въ этомъ году осенью, у Варницы собралось значительное количество не выгруженныхъ паромовъ. Такія задержки происходятъ отъ неуспѣшности грузки, при недостаточной длинѣ линіи причала, и очень тяжело ложаться на отправителей, работающихъ въ

кредитъ, и за время простоя хлѣба въ Варницѣ уплачивающихъ лишніе проценты по ссудѣ.

Въ Варницѣ происходитъ также перегрузка хлѣба съ паромовъ на морскія баржи, для слѣдованія въ Одессу воднымъ путемъ; здѣсь для этого имѣется вполнѣ удобное мѣсто ниже желѣзнодорожной пристани.

Бендеры. Въ 1899 году въ Бендерахъ разгрузилось 1.804.000 пудовъ, и изъ этого количества, лѣсныхъ матеріаловъ было 1.586.000 пудовъ. Прибывающій сюда грузъ почти исключительно лѣсной. Лѣсъ этотъ разрабатывается на лѣсопильномъ заводѣ, и большею частью идетъ для мѣстнаго потребленія и въ Кишиневъ.

Бендерская пристань совершенно не имѣетъ удобнаго мѣста для выгрузки и нагрузки товаровъ.

Тирасполь. Въ 1899 году въ Тирасполѣ выгрузилось 1063000 пудовъ груза, изъ какового количества лѣсныхъ матеріаловъ было 979000 пудовъ.

Такимъ образомъ, и Тираспольская пристань имѣетъ въ настоящее время значеніе исключительно по пріемкѣ лѣсныхъ матеріаловъ для мѣстнаго потребленія. Но съ развитіемъ судоходства она могла-бы отправлять и другіе грузы, которые теперь подвозятся къ станціи желѣзной дороги въ количествѣ болѣе одного милліона пудовъ, и которые еще въ большемъ количествѣ могли бы отправляться водою съ этой пристани, имѣющей обширный гужевой раіонъ, богатый хлѣбными грузами, и весьма удобное мѣсто на рѣкѣ для погрузки.

Маяки. Эта пристань въ 1899 году приняла 1.514.000 пудовъ груза, и изъ этого количества лѣсного груза было 932.000 пудовъ; остальной грузъ—преимущественно гипсъ, онъ перевозится отсюда гужемъ въ Одессу.

Кромѣ грузовъ, которые уходятъ въ названныхъ пристаняхъ съ рѣки, незначительная часть уходитъ и по другимъ пристанямъ для мѣстнаго потребленія; въ Одессу же водянымъ путемъ идетъ не много, въ 1899 г., напримѣръ, было перевезено всего 1.493.000 пудовъ.

Фрахты. О величинѣ фрахтовъ, существующихъ на Днѣстрѣ, можно судить на основаніи данныхъ, приведенныхъ въ слѣдующей таблицѣ:

Фрахты на перевозку грузовъ по рейсамъ и мѣсяцамъ за 1899 годъ.

1		2	3	4	5	6	7	8
Названіе рейсовъ съ указаніемъ способовъ тяги и пунктовъ назначенія и отправленія.		Длина рейсовъ.	Время рейсовъ.	Фрахты. Съ пуда за все разст. (погр. 2) Низшій.	Высшій.	Средній.	Средняя на версту съ 1000 пудовъ гр 6×1000 / гр. 2	Количество груза, по которому показанъ фрахтъ въ гр. 4—6.
Въ	Изъ	версты.	мѣсяцы.	копѣйки.				пуды.
Днѣстровскіе рейсы.								
Варницу	Кріулянъ . . .	114	апрѣль.	1,25	1,25	1,25	10,96	7.100
			май.	1,1	1,1	1,1	9,65	13.100
			сентябрь.	1	1	1	8,77	7.900
	Устья (Реута) .	116	іюнь.	1,75	1,75	1,75	15,09	12.300
			августъ.	1	1	1	8,62	16.000
			ноябрь.	1,3	1,3	1,3	11,21	5.300
	Дубоссаръ . . .	118	апрѣль.	1,25	1,25	1,25	10,59	7.800
			май.	1,5	1,5	1,5	12,71	7.500
			іюнь.	1,1	1,5	1,39	11,78	19.000
			сентябрь.	1	1	1	8,47	7.100
	Коржева . . .	120	апрѣль.	1	1	1	8,33	13.500
	Маловатъ . . .	133	апрѣль.	2,5	2,5	2,5	18,75	6.700
			май.	1,75	1,75	1,75	13,16	12.000
			іюнь.	1,75	1,75	1,75	13,16	13.800
			іюль.	1,25	1,25	1,25	9,40	14.800
			сентябрь.	1,5	1,5	1,5	11,28	7.000
	Гоянъ	143	октябрь.	1,5	1,5	1,5	10,49	6.400
	Ягорлыка . . .	144	май.	1,6	1,6	1,6	11,11	18.700
	Гормацкаго . .	154	сентябрь.	1,4	1,4	1,4	9,09	13.500
	Жоръ	160	іюнь.	1,75	1,75	1,75	10,94	14.400
			іюль.	1,75	1,75	1,75	10,94	16.500
			августъ.	1,5	1,5	1,5	9,38	9.500
			октябрь.	1,5	1,5	1,5	9,38	6.700
	Лалова	173	май.	2	2	2	11,56	11.600
			іюнь.	2	2	2	11,56	14.200
			іюль.	1,75	1,75	1,75	10,12	15.000
			августъ.	1,6	1,6	1,6	9,25	19.000
			сентябрь.	1,63	1,63	1,63	9,42	7.200
			октябрь.	1,75	1,75	1,75	10,12	6.300
			ноябрь.	1,75	1,75	1,75	10,12	14.000

1		2	3	4	5	6	7	8
Названіе рейсовъ съ указаніемъ способовъ тяги и пунктовъ назначенія и отправленія.		Длина рейсовъ.	Время рейсовъ.	ФРАХТЫ. Съ пуда за все разст. (по гр. 2)				Количество груза, по которому показанъ фрахтъ въ гр. 4—6.
				Низшій.	Высшій.	Средній.	Средній на версту съ 1000 пудовъ $\frac{\text{гр. } 6 \times 1000}{\text{гр. } 2.}$	
Въ	Изъ	версты.	мѣсяцы.	копѣйки.				пуды.
	Стахной . . .	189	сентябрь.	2,25	2,25	2,25	11,90	20.300
	Бѣлочи	209	іюнь	2,25	2,25	2,25	10,77	12.300
			іюль.	2,25	2,25	2,25	10,77	6.. 00
	Рашкова . . .	224	апрѣль.	2	2,25	2,11	9,46	51.700
			май.	2,5	2,5	2,5	11,21	43 900
			іюнь.	2,5	2,5	2,5	11,21	7.300
			іюль.	2,25	2,75	2,54	11,39	27.800
			августъ.	2,5	2,75	2,54	11,39	11.900
			сентябрь.	2,75	2,75	2,75	12,33	6.300
			октябрь.	2,8	2,8	2,8	12,56	12.400
	Климоуцъ . . .	226	май.	2,75	2,75	2,75	12,17	21.200
			октябрь.	2,5	2,5	2.5	11,06	7.400
	Подоймы . . .	232	май.	2,75	2,75	2,75	11,85	28.800
			октябрь.	2,75	2,75	2,75	11,85	6.600
	Барсука . . .	235	іюль.	2,5	2,5	2,5	10,64	14.300
	Сенатовки . .	238	май.	2,75	2,75	2,75	11,55	13.000
			іюнь.	2,75	2,75	2,75	11,55	29.400
Варницу			сентябрь.	2,75	2,75	2,75	11,55	6 600
	Каменки . . .	142	апрѣль.	2	2,5	2,37	9,79	25.400
			май.	2,75	3	2,78	11,49	171 700
			іюнь.	2,75	2,75	2,75	11,36	78.900
			іюль.	2,75	2,75	2,75	11,36	13.900
			августъ.	2,75	2,75	2,75	11,36	24.300
			сентябрь.	2,75	2,75	2,75	11,36	19 500
			октябрь.	2,8	2,8	2,8	11,57	12.400
	Вертюжанъ . .	256	апрѣль.	2,5	2,5	2,5	9,77	61.500
			іюнь	2,5	2,5	2,5	9,77	8.900
			іюль.	2,5	3	2,58	10,08	24.700
			августъ.	2,5	3	2,69	10,51	31.100
	Кузьмина . . .	265	іюнь.	2,5	2,5	2,5	9,44	3.600
			сентябрь.	3	3	3	11,32	21.800
	Ботушанъ . .	268	іюль.	1,5	1,5	1,5	5,60	6.000
			іюнь.	3	3	3	11,11	22.600
	Грушки. . . .	270	августъ.	2,5	3	2,88	10,67	15.300
			сентябрь.	3	3	3	11,11	29.700
			октябрь.	3	3	3	11,11	7.800

1		2	3	4	5	6	7	8
Названіе рейсовъ съ указаніемъ способовъ тяги и пунктовъ назначенія и отправленія.		Длина рейсовъ.	Время рейсовъ.	Фрахты. Съ пуда за все разст. (по гр. 2)			Средній на версту съ 1000 пудовъ $\frac{\text{гр. 6} \times 1000}{\text{гр. 2}}$	Количество груза, по которому указанъ фрахтъ въ гр. 4—6.
				Низшій.	Высшій.	Средній.		
Въ	Изъ	версты.	мѣсяцы	копѣйки.				пуды.
Варницу.	Немировки	272	апрѣль.	3	3	3	11,03	7,200
			май.	3	3	3	11,03	12,900
	Воронкова	279	апрѣль.	2,5	3	2,63	9,43	30,300
			май.	2,5	3	2,96	10,61	49.800
			іюнь.	2.5	3	2,72	9,75	31,200
			іюль.	3	3	3	10,75	14,500
			августъ.	2,5	2,5	2,5	8,96	10.900
			сентябрь.	3	3	3	10,75	8,000
			октябрь.	3	3	3	10,75	6,100
	Люблина	282	іюль.	2,5	2,5	2,5	8,87	11,800
			августъ.	3	3	3	10,64	4,300
	Косницы	288	августъ.	2,5	2,5	2,5	8,68	18,600
	Сорокъ	314	апрѣль.	2,5	2,5	2,5	7,96	8,700
			май.	2.5	3	2,81	8,95	22,000
			іюнь.	2,5	3	2,63	8,38	155,600
			іюль.	2,5	3	2,77	8,82	90,600
			августъ.	2,5	3	2,76	8,79	58,500
			сентябрь.	2,75	3,25	2,95	9,39	32,200
			октябрь.	2,5	2,75	2,58	8,22	64,900
	Пороговъ	330	май.	2,5	2,75	2,62	7,94	17,900
			іюнь.	2,75	2,75	2,75	8,33	8,000
			сентябрь.	2,75	3,25	2,80	8,48	90,600
			октябрь.	2,75	2,75	2,75	8,33	49,400
	Кременчуга	359	августъ.	3,25	3,25	3,25	9,05	14,100
	Ярова	366	май.	3	3	3	8,20	16,800
			іюль.	2,75	2,75	2,75	7,51	12,900
			августъ.	3,4	3,4	3,4	9,29	13,100
			сентябрь.	3,5	3,5	3,5	9,56	1,200
			октябрь.	2,75	2,75	2,75	7,51	44,600
	Могилева	391	сентябрь.	4	4	4	10,23	18,000
			октябрь.	3	3	3	7,67	3,600
	Василькова	397	іюль.	2,5	2,5	2,5	6,30	17,700
	Ушицы	468	сентябрь.	5	5	5	10,68	7,900

1		2	3	4	5	6	7	8
Названіе рейсовъ съ указаніемъ способовъ тяги и пунктовъ назначенія и отправленія.		Длина рейсовъ.	Время рейсовъ.	ФРАХТЫ. Съ пуда за все разст. (погр. 2). Низшій.	Высшій.	Средній.	Средняя на версту съ 1000 пуд. гр. 6×1000 / гр 2.	Количество груза, по которому показанъ фрахтъ въ гр. 4—6.
Въ	Изъ	версты.	мѣсяцы.	копѣйки.				пуды.
Днѣстровско-Черноморскіе рейсы.								
Сплавомъ по Черн. м. за буксирными пароходами.								
Одессу.	Бендеръ. . . .	276	августъ.	4,25	4,25	4,25	15,40	6.800
	Кріулянъ. . . .	395	апрѣль.	5,75	5,75	5,75	14,58	16.500
			октябрь.	5,25	5,25	5,25	13,29	12.300
	Устья (Реута) .	397	май.	5,5	5,5	5.5	13,85	18.000
	Дубоссаръ . . .	399	апрѣль.	6	6	6	15,04	15.000
			октябрь.	5,5	5,5	5,5	13,78	8.900
	Маловатъ. . . .	414	іюль.	5,25	5,25	5,25	12,68	26.000
			августъ.	6	6	6	14,49	24.000
			сентябрь.	6,25	6,25	6,25	15,10	10.200
	Жоръ	441	апрѣль.	6,5	6,5	6,5	14,74	13.800
			май.	4,25	6,5	5,72	12,97	42.500
	Ладова (Поценокъ)	454	май.	6,75	6,75	6,25	14,87	38.600
			іюнь.	7	7	7	15,42	17.000
			іюль.	6	6	6	13,22	20.400
			августъ.	6,25	6,75	6,47	14,25	33.500
			сентябрь.	6,5	6,75	6,59	14,52	36.300
			октябрь.	6	6	6	13,22	13.000
	Лоевецъ . . .	737	май.	6	6	6	8,14	13.500

Вычисленные на основаніи этой таблицы средніе фрахты, оказались слѣдующіе:

Для Днѣстровскихъ рейсовъ за 1000 пудоверстъ 10,28 коп.

Для Черноморско-Днѣстровскихъ рейсовъ за 1000 пудоверстъ 13,86 коп.

Такимъ образомъ перевозка моремъ удорожаетъ фрахтъ на 35%; на другихъ, устроенныхъ, путяхъ обыкновенно бываетъ наоборотъ. Указанное обстоятельство подтверждаетъ, что Придднѣстровскій край въ

отношеніи путей сообщеній находится въ бѣдственномъ положеніи: его естественный и самый важный путь запертъ для вывоза произведеній страны, и вмѣсто улучшенія по этому пути и облегченія условій судоходства при выходѣ къ морю, Приднѣстровскому раіону навязывается отправка грузовъ по желѣзной дорогѣ.

Впрочемъ, и при такомъ положеніи дѣла, желѣзная дорога не можетъ конкурировать съ воднымъ путемъ безъ тѣхъ, ниже указанныхъ, особыхъ мѣръ, къ которымъ она прибѣгаетъ для привлеченія грузовъ.

Здѣсь будетъ умѣстно, между прочимъ, упомянуть, что инженеромъ Лохтинымъ стоимость перевозки грузовъ отъ Могилева до Одессы опредѣлялась съ накладными расходами въ 30—40 коп., а стоимость водяной доставки въ 16 копѣекъ; Бессарабское земство, возбуждавшее въ свое время ходатайства объ улучшеніи Днѣстра, принимало тоже этотъ расчетъ, сильно сгущающій краски.

Но разсмотримъ ближе, изъ чего составились цифры 30 и 40 коп., опредѣленныя бывшимъ начальникомъ Днѣстровскаго Отдѣленія.

Приводимъ здѣсь его расчетъ:

Фрахтъ отъ Могилева до Варницы	7	коп.
Прокатъ мѣшковъ.	2	„
Страхованіе груза.	3	„
Потеря цѣнности отъ сырости	3	„
Недостача въ вѣсѣ	2	„
Тарифъ отъ Варницы до Одессы по ж. д. . .	$4^1/_3$	„
Наемъ магазина въ Одессѣ и страховка . . .	3	„
Пересыпка хлѣба для просушки	$1^1/_2$	„
Недостача вѣса послѣ просушки	3	„
Погрузка на пароходъ.	2	„
Итого	31	коп.

Относительно этихъ цифръ можно сказать слѣдующее:

Прокатъ мѣшковъ стоитъ не 2 коп., а всего $^1/_4$ или $^1/_3$ копѣйки, а желѣзная дорога даетъ ихъ даже безвозмездно.

Страхованіе груза стоитъ 1,65 копѣйки, но и это признается высокимъ.

Потеря цѣнности отъ сырости, конечно, можетъ иногда существовать, но учету не поддается, и включать ее въ стоимость перевозки никоимъ образомъ не слѣдуетъ.

Недостача въ вѣсѣ при слѣдованіи груза по желѣзной дорогѣ полагается не болѣе $2^0/_0$, что составитъ на 1 пудъ всего около одной копѣйки.

Наемъ магазина въ Одессѣ не обязателенъ, такъ какъ хлѣбъ можно грузить прямо съ вагоновъ на пароходъ; тогда не потребуется просушки хлѣба, и не произойдетъ недостачи.

Погрузка на пароходъ съ вагоновъ выражается лишь долями копѣйки, такъ какъ эта операція производится весьма легко.

Въ дѣйствительности расходы при перевозкѣ грузовъ по жел. дорогѣ слѣдующіе:

Расходы на вагонъ въ 750 пудовъ, кромѣ фрахта.

Нагрузка и выгрузка	2	р. 48	к.
Станціонный расходъ	3	„ 75	„
Взвѣшиваніе	1	„ 88	„
Сборъ $^1/_5$ коп.	1	„ 50	„
Если нагрузка насыпью, то еще.	—	„ 75	„
Гербовой сборъ	—	„ 16	„
Итого . . .	10	р. 52	к.

Что составитъ на 1 пудъ 1,4 копѣйки.

За подачу въ частный магазинъ взимается $^1/_4$ коп. съ пуда.

Принимая это во вниманіе и полагая, что въ среднемъ усушка не будетъ превосходить $1^0/_0$, всѣ желѣзнодорожные расходы, кромѣ тарифной ставки, опредѣляются въ 2 коп. съ пуда.

Если хлѣбъ поступаетъ въ элеваторы, то расходы по храненію слѣдующіе:

За выгрузку въ закромъ съ пуда .	0,20	к.
За взвѣшиваніе	0,10	„
За храненіе въ мѣсяцъ	0,25	„
За страхованіе въ мѣсяцъ	0,10	„

За очистку по требованію	0,20	к.
За провѣтриваніе	0,10	„
За погрузку въ вагонъ.	0,20	„
За погрузку въ мѣшки.	0,30	„

Обратная отсылка мѣшковъ по 40 коп. съ вагона.

Изъ этой таблицы видно, что расходъ на храненіе на одинъ пудъ въ 3 коп., опредѣленный Начальникомъ Днѣстровскаго Отдѣленія, можетъ образоваться только при храненіи груза въ элеваторѣ въ теченіи 6 мѣсяцевъ, что можетъ случиться лишь тогда, когда владѣлецъ груза выжидаетъ цѣнъ; поэтому храненіе въ расчетъ стоимости провоза входить не можетъ, и дѣйствительная стоимость перевозки хлѣба въ Одессу по желѣзной дорогѣ при существующихъ навигаціонныхъ тарифахъ:

Отъ Варницы до магазиновъ . .	$6^1/_2$	коп.
до Порта	$7^1/_2$	„
Отъ Рыбницы до магазиновъ . .	9	„
до Порта	10	„
Отъ Могилева до магазиновъ .	12	„
до Порта	13	„

Водяная доставка отъ Варницы до Одессы со всѣми накладными расходами, т. е. страховкой и государственнымъ сборомъ, обходится 6 коп.

Такъ какъ отъ Могилева до Варницы фрахтъ колеблется отъ 3 до 4 копѣекъ, а отъ Рыбницы 1½—2 к. со всѣми накладными расходами, то выгоднѣе грузъ вести водою до Варницы, а не перегружать въ Могилевѣ и Рыбницы, гдѣ за одну доставку къ станціи приходится уплачивать отъ 1 до 2 к. съ пуда. Дальнѣйшее слѣдованіе въ Одессу, какъ видно изъ выше изложеннаго, выгоднѣе водянымъ путемъ.

Однако водою провозится лишь $^1/_4$ всѣхъ грузовъ. Это обстоятельство не можетъ не обратить на себя вниманія: оно происходитъ оттого, что желѣзная дорога, выдавая ссуды подъ хлѣбные грузы за счетъ Государственнаго банка, обязуетъ грузчиковъ доставлять этотъ грузъ на желѣзную дорогу особой подпи-

ской, предусматривающей пеню въ 4—4½ коп., въ случаѣ если грузъ будетъ выкупленъ въ Варницѣ и поступитъ на баржу, для слѣдованія въ Одессу водою.

На Днѣстрѣ работаютъ преимущественно мелкіе скупщики въ кредитъ, менѣе интересующіеся дешевымъ фрахтомъ, чѣмъ кредитомъ, въ отношеніи котораго частные банки, дающіе ссуду подъ грузы, минующіе желѣзную дорогу, не могутъ конкурировать съ Государственнымъ.

Вслѣдствіе этого флотъ, работающій въ нижней части Днѣстра, очень невеликъ, онъ не удовлетворяетъ и тѣмъ требованіямъ, которыя къ нему предъявляются. Примѣръ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, которое такъ или иначе проиграло борьбу съ желѣзною дорогою, еще не забылся, и предприниматели выступаютъ на Днѣстръ съ неохотою.

А между тѣмъ, существуетъ настоятельная потребность въ увеличеніи флота этой части рѣки, такъ какъ, по условіямъ торговли, водяная доставка болѣе удобна, а именно: баржи, пришедшія съ грузомъ въ Одессу, могутъ стоять одну и двѣ недѣли не разгружаясь, за что особой платы не взимается; владѣлецъ груза имѣетъ время выжидать цѣны и не торопясь ожидать выгоднаго покупателя.

Между тѣмъ хлѣбъ, пришедшій въ Одессу по желѣзной дорогѣ, долженъ быть выгруженъ изъ вагона въ тотъ же день, иначе сама желѣзная дорога распорядится выгрузкою его на рампу. Такимъ образомъ, желѣзнодорожная отправка грузовъ удобна только при условіи, что грузъ проданъ; но часто бываетъ, что грузъ проданъ, а заграничный пароходъ, который долженъ его принять, еще не пришелъ; конечно, и въ этомъ случаѣ желѣзнодорожная отправка является неудобной.

Впрочемъ, при настоящихъ условіяхъ плаванія, водяная отправка въ Одессу имѣетъ также свои неудобства: чтобы послать баржу нужно собрать большую партію хлѣба, который приходится скупать по мелочамъ и свозить въ магазинъ, что вызываетъ излишній расходъ и, кромѣ того, подходящихъ магазиновъ на Днѣстрѣ не имѣется; только солидное пароходное об-

щество, имѣя свои склады и пристани, могло-бы устранить вполнѣ это неудобство.

Желѣзнодорожная отправка въ этомъ отношеніи удобнѣе, такъ какъ можетъ производиться маленькими партіями повагонно, по мѣрѣ закупки хлѣба, и такія отправки особенно удобны, когда пароходъ догружается; въ этомъ случаѣ важна также и скорость доставки: вагоны, нагруженные съ вечера въ Варницѣ, на утро находятся уже въ Одессѣ у заграничнаго парохода.

Изъ описанія настоящаго положенія судоходнаго дѣла на Днѣстрѣ видно, что окружающія его дороги имѣли громадное вліяніе на медленное развитіе этого дѣла; вслѣдствіе этого здѣсь приводится болѣе подробный разборъ ихъ отношеній къ рѣкѣ.

Желѣзныя дороги въ раіонѣ Днѣстра. Днѣстръ, въ части его проходящей въ Россіи, пересѣкается тремя желѣзными вѣтвями. Одна изъ нихъ *Слободка–Новоселицы*, начинается отъ австрійской границы, имѣя начальнымъ пунктомъ мѣстечко Новоселицы, и идетъ вдоль рѣки Прута до ст. Липканы, въ разстояніи отъ Днѣстра до 30 верстъ. Отсюда желѣзная дорога приближается къ Днѣстру и, въ общемъ, до ст. Окница разстояніе ея до Днѣстра не болѣе 10—20 верстъ. Съ этого пункта разстояніе увеличивается, и наиболѣе удаленный пунктъ, Бѣльцы, отстоитъ отъ рѣки на 55 верстъ. Въ Рыбницѣ дорога пересѣкаетъ рѣку и затѣмъ, въ [illegible]ѣ, находящейся въ 47 верстахъ отъ Рыбницы, примыкаетъ къ главной линіи Юго-Западной желѣзной дороги, служа такимъ образомъ путемъ слѣдованія грузовъ къ Одесскому порту.

Протяженіе отъ Новоселицъ до Рыбницы по желѣзной дорогѣ 327 верстъ, тогда какъ по Днѣстру, который представляетъ путь грузовъ изъ того же раіона, отъ Онуты, послѣдняго пункта на русской границы, до Рыбницы 434 версты. Весь путь до Одессы по жел. дор. 575 верстъ, а водою 916 верстъ, т. е. почти вдвое больше.

Несомнѣнно, что эта желѣзная дорога обслуживаетъ почти тотъ-же раіонъ, что и рѣка, отнимая отъ нея значительное количество грузовъ.

Общій оборотъ желѣзной дороги въ 1899 году былъ 23.378.000 пудовъ, при чемъ мѣстныхъ грузовъ отправлено 19.803.000 пудовъ; прибыло въ раіонъ дороги 5.171.000 пудовъ. По рѣкѣ отъ Рыбницы отправлено 10.686.000 пудовъ; если изъ этого количества вычесть вѣсъ плотовъ 4.507.000 пудовъ, которые идутъ изъ Австріи, то мѣстная отправка хлѣба и прочихъ товаровъ опредѣлится въ 6.180.000 пуд., т. е. въ три раза меньше, чѣмъ по желѣзной дорогѣ.

Мѣстный дешевый грузъ. состоящій изъ произведеній страны, требующихъ дешевой перевозки, имѣетъ, при нормальныхъ условіяхъ, тяготѣніе къ водяному пути, какъ показываетъ статистика перевозки грузовъ по водянымъ путямъ и желѣзнымъ дорогамъ; точно такъ же и лѣсъ, идущій изъ Австріи въ количествѣ 6.695.000 пудовъ, т. е. въ $1^1/_2$ раза большемъ чѣмъ по рѣкѣ, не представляетъ желѣзно-дорожнаго груза, и при устроенныхъ водяныхъ путяхъ совершенно избѣгаетъ желѣзнодорожнаго пути; чему примѣромъ можетъ служить подвозъ лѣса къ Петербургу, гдѣ изъ всего громаднаго количества такового по желѣзной дорогѣ подвозится всего около 2—$3^0/_0$.

Такимъ образомъ, если желѣзнодорожный путь Новоселицы-Слободка и выгоденъ какъ предпріятіе, имѣя грузооборотъ 29 мильоновъ пудовъ, то, во всякомъ случаѣ, онъ не такой, какой необходимъ для страны, которая, по свойству отправляемыхъ грузовъ, крайне нуждается въ дешевомъ водяномъ пути.

Несомнѣнно, что какой нибудь путь лучше, чѣмъ полное отсутствіе путей, и въ этой точки зрѣнія Новоселицкій путь имѣетъ значеніе; онъ даже способствовалъ увеличенію запашекъ въ обслуживаемыхъ мѣстностяхъ и привлекъ много такихъ грузовъ, которые не шли прежде по рѣкѣ. Но тѣмъ не менѣе, онъ никогда не можетъ замѣнить водяного пути, и потому не будетъ способствовать экономическому развитію страны въ той мѣрѣ, какъ послѣдній.

Въ Рыбницѣ, гдѣ желѣзная дорога пересѣкается съ рѣкой, не замѣтно большого перехода грузовъ съ желѣзной дороги на рѣку, или обратно; подвозится

гужемъ съ рѣки только гипсъ и лѣсъ, но на желѣзную дорогу въ Шалданешты и Рыбницу доставляется гужемъ же около 5.622.000 пудовъ грузовъ, которые должны бы были слѣдовать рѣкою.

Другая вѣтвь, проходящая въ раіонѣ Днѣстра, *Окница — Волочискъ*, пересѣкаетъ его въ Могилевѣ. Въ 1899 году она приняла 5.004.000 пудовъ съ линіи Новоселица-Слободка черезъ Окницу и 3.000.000 пудовъ, подвезенныхъ непосредственно гужемъ изъ раіона Днѣстра на ближайшія станціи желѣзной дороги. Впрочемъ не только ближайшія станціи, но и значительно удаленныя, увозятъ грузы изъ Днѣстровскаго раіона. Такъ напримѣръ, много муки идетъ на Проскуровъ, который отстоитъ отъ Днѣстра на 105 верстъ и отправляетъ этотъ грузъ на сѣверные рынки Россіи.

Отправки по желѣзной дорогѣ въ иные годы бываютъ и больше, чѣмъ въ 1899 году: такъ въ 1901 году одна только станція Могилевъ отправила 3.363.000 пудовъ хлѣба, подвезеннаго гужемъ, и кромѣ того лѣсного матерьяла, гипса, фосфориту и прочихъ грузовъ до $1^1/_2$ милліона пудовъ.

Эти послѣдніе грузы пришли по рѣкѣ и, за неимѣніемъ желѣзнодорожной пристани, подвозилось къ станціи тоже гужемъ.

Направленіе хлѣбныхъ грузовъ, отправляющихся по этой вѣтви,—на Кенигсбергъ и Данцигъ, не смотря на то, что туда они идутъ по спеціальному тарифу, а на Одессу существуетъ болѣе низкій навигаціонный тарифъ 10 к. съ пуда (обыкновенный 12 к.); кромѣ того хлѣбъ идетъ въ Брестъ, Ригу, Варшаву и другіе русскіе рынки.

Лѣсъ идетъ для мѣстнаго употребленія и расходится по ближайшимъ станціямъ, а гипсъ идетъ въ Одессу по обыкновенному тарифу.

Такимъ образомъ желѣзнодорожная вѣтвь Окница-Волочискъ имѣетъ для Придпѣстровскаго края весьма важное значеніе, открывая для сбыта его произведеній новые заграничные рынки Кенигсбергъ и Данцигъ, а также и русскіе рынки, упомянутые выше.

Если бы водяной путь былъ приспособленъ для

взводнаго судоходства, что вполнѣ возможно, а желѣзная дорога имѣла-бы достаточную пропускную способность, пристань для пріема грузовъ съ Днѣстра, и станція Могилевъ была-бы оборудована для отправки соотвѣтственнаго количества грузовъ, то на Днѣстрѣ должно развиться значительное взводное судоходство. При этомъ Днѣстровскій раіонъ могъ бы сбывать свои произведенія иногда въ Одессу, иногда въ Кенигсбергъ и Данцигъ, смотря по состоянію цѣнъ на этихъ рынкахъ; не находясь въ зависимости отъ одного Одесскаго рынка, онъ могъ бы свободно и быстро развиваться въ экономическомъ отношеніи.

Такое положеніе дѣла было бы весьма желательно, но къ сожалѣнію желѣзная дорога, даже при казенномъ управленіи, есть предпріятіе чисто коммерческое; она не входитъ въ экономическія нужды прилегающихъ мѣстностей и заботится лишь объ увеличеніи доходности и привлеченіи грузовъ съ другихъ путей. Поэтому такой важный узелъ, какъ Могилевъ, не имѣетъ желѣзнодорожной пристани, и станція его не оборудована для пріема и отправки значительнаго количества грузовъ. Залежи хлѣба здѣсь повторяются ежегодно, и въ прошломъ году лежало на этой станціи до 400 вагоновъ этого груза; хлѣбъ складывался на подстилахъ, а иногда просто на землѣ; правда, онъ покрывался брезентами, но для всего количества хлѣба не хватало брезентовъ. Залежи продолжались съ сентября по февраль сего года.

Третья желѣзнодорожная вѣтвь, пересѣкающая Днѣстръ, ***Раздѣльная–Унгени***, идетъ черезъ мѣстность между Прутомъ и Днѣстромъ; она открыта въ 1863 г. и имѣетъ весьма важное значеніе для обмѣна грузовъ этого раіона съ Одесскимъ рынкомъ, чему доказательствомъ служитъ громадный грузооборотъ—31.534.000 пудовъ. Она пересѣкаетъ Днѣстръ въ Бендерахъ, имѣетъ въ Варницѣ вполнѣ оборудованную пристань и идетъ до Тирасполя вдоль рѣки, принимая на этомъ протяженіи мѣстныхъ грузовъ болѣе 8 милліоновъ пудовъ. Изъ этого количества 5 милліоновъ пудовъ переходятъ непосредственно съ рѣки на желѣзную до-

рогу, на Варницкой пристани, для того чтобы пробѣжать по желѣзной дорогѣ 121 версту до Одессы, вмѣсто 290 верстъ до того же пункта водою. Хотя водяной путь въ 2,4 раза длиннѣе желѣзнодорожнаго, но все же не нормально, чтобы дешевый Днѣстровскій грузъ, переходилъ на желѣзную дорогу, даже при пониженныхъ тарифахъ, и таковой переходъ могъ создаться лишь искусственными мѣрами, останавливающими развитіе судоходнаго дѣла на Днѣстрѣ, въ ущербъ экономическимъ потребностямъ края. Надо думать, что такой порядокъ вещей продолжаться будетъ не долго, и желѣзная дорога не будетъ являться конкурентомъ Днѣстра, а его союзникомъ что было бы вполнѣ нормально.

Еще одна желѣзнодорожная вѣтвь примыкаетъ къ Днѣстру, это *Бендеры-Рени*. Грузооборотъ ея незначителенъ, около 2,5 мильоновъ пудовъ, которые почти цѣликомъ передаются на станцію Раздѣльную. Эта вѣтвь особеннаго значенія для Днѣстра не имѣетъ.

Австрійскія желѣзныя дороги подходятъ весьма близко къ Днѣстровскому раіону, и на станціи Новоселицы, Скала, Гусятино поступаетъ много русскаго груза для слѣдованія въ Австрію.

Онѣ служатъ, между прочимъ, и для транзитнаго провоза грузовъ въ Россію: такъ, напримѣръ, провозятся отруби, а въ настоящее время возбужденъ вопросъ о провозѣ транзитомъ муки.

Австрійскія желѣзныя дороги вмѣстѣ съ вѣтвями Слободка—Новоселицы и Окница—Волочискъ забираютъ весь Днѣстровскій хлѣбный грузъ отъ Жванца до Могилева, и на эту часть рѣки онъ уже не поступаетъ вовсе.

Грузы съ Новоселицкой и Унгеновской вѣтвей, какъ уже сказано, поступаютъ на главную линію Юго-западной желѣзной дороги, и преимущественно направляются къ Одессѣ, которая является главнымъ рынкомъ для внѣшней торговли всего Юго-Западнаго края. Эти грузы составляютъ не особенно большую часть грузооборота главной линіи, которая вообще доставляетъ къ Одессѣ и вывозитъ оттуда слѣдующее количество грузовъ.

Грузооборотъ желѣзнодорожныхъ станцій Одессы въ 1899 году.

ОДЕССА.	Отправлено тыс. пуд.	Прибыло тыс. пуд.
Товарная	4585	31140
Главная		267
Городъ	213	181
Застава	766	22269
Портъ	11266	29857
Заморское Сообщеніе. .	2818	6050
Пересыпь	4021	7335
Куяльникъ	2248	26
Итого	25917	97125

Изъ этой таблицы видно, что привозъ въ Одессу товаровъ по желѣзной дорогѣ достигаетъ громадной цифры 100 милліоновъ пудовъ; при этомъ ближайшая къ Одессѣ часть желѣзной дороги бываетъ временами черезмѣрно нагружена, ибо грузъ не идетъ равномѣрно по временамъ года, а наибольшее его движеніе бываетъ осенью, когда желѣзная дорога, имѣя большое количество грузовъ по высокимъ тарифамъ, должна пренебрегать дешевымъ хлѣбнымъ грузомъ, который и залеживается на станціяхъ отправленія по одному и полутора мѣсяцамъ. Здѣсь часто для хлѣба не хватаетъ мѣста въ пакгаузахъ, и его складываютъ на открытомъ воздухѣ около станцій, при чемъ онъ портится отъ дождей, которые какъ разъ въ это время выпадаютъ въ обильномъ количествѣ.

Такія затрудненія по доставкѣ товаровъ на Одесскій рынокъ, заставляютъ изъ ближайшихъ къ Одессѣ раіоновъ везти хлѣбъ гужемъ прямо въ Одессу, съ разстояній до 80 верстъ.

При изложенныхъ обстоятельствахъ становится понятнымъ, что привлеченіе желѣзной дорогой грузовъ съ рѣки, посредствомъ выдачъ ссудъ подъ хлѣбъ, который еще не погруженъ въ суда, и другими мѣрами, вредно отзывается на экономическомъ состояніи Юго-Западнаго края; что для нормальнаго развитія его нуженъ еще путь къ Черному морю, или, по крайней мѣрѣ,

увеличеніе провозоспособности главной линіи Юго-Западной желѣзной дороги, посредствомъ устройства третьяго пути, увеличенія подвижного состава и т. д.

Но грузы, которые залеживаются на станціяхъ, по свойству своему, всегда тяготѣютъ къ водяному пути, поэтому, устройство воднаго пути болѣе удовлетворило бы нужды края и способствовало его нормальному экономическому росту. При этомъ въ краѣ увеличилась бы потребность въ грузахъ обрабатывающей промышленности, и желѣзная дорога получила бы ихъ взамѣнъ тѣхъ 27 милліоновъ пудовъ, которые она нынѣ отнимаетъ отъ Днѣстра. Эти грузы шли бы по болѣе высокимъ тарифамъ и при томъ направлялись въ ту сторону, въ которую, какъ видно изъ вышеприведенной таблицы, $^3/_4$ вагоновъ идутъ порожними; слѣдовательно они увеличивали бы грузооборотъ дороги не стѣсняя ея движенія, а потому не потребовалось бы затратъ на увеличеніе ея провозоспособности.

Подводя итоги сказанному, надо признать, что мѣры, которыя принимала желѣзная дорога въ борьбѣ съ судоходствомъ, оказались вполнѣ дѣйствительными; судоходство на Днѣстрѣ находится въ такомъ состояніи, что не можетъ самостоятельно удовлетворять нуждамъ своего раіона, и рѣка является подъѣзднымъ путемъ къ желѣзной дорогѣ. Но желѣзная дорога, принявъ на себя перевозку Днѣстровскихъ хлѣбныхъ грузовъ, когда грузовое движеніе было незначительно, въ настоящее время уже не въ состояніи выполнять добросовѣстно принятыхъ на себя обязанностей, такъ какъ она завалена другими грузами. Такое положеніе является не нормальнымъ и тягостнымъ для мѣстныхъ производителей, которые несутъ большіе убытки, такъ какъ скупщики и комиссіонеры, имѣя въ виду расходы отъ несвоевременной доставки, понижаютъ мѣстную цѣну хлѣба.

Урегулировать отношенія между желѣзной дорогой и рѣкою и дать для грузовъ богатѣйшаго Днѣстровскаго раіона такой путь, въ какомъ они нуждаются по своимъ свойствамъ, дешевизнѣ и громоздкости, есть дѣло государственной важности.

Конечный пунктъ грузовъ. Разбирая вопросы судоходства на Днѣстрѣ, нельзя обойти молчаніемъ и вопроса о конечномъ пунктѣ слѣдованія Днѣстровскихъ грузовъ, тѣмъ болѣе, что этотъ вопросъ уже поднятъ городомъ Аккерманомъ.

До сего времени главнымъ пунктомъ прибытія этихъ грузовъ была Одесса, откуда они экспортировались за границу. Но Аккерманъ хлопочетъ объустройствѣ глубокаго порта, по примѣру Херсона и Николаева, полагая, что весь Днѣстровскій грузъ будетъ идти за границу черезъ Аккерманскій портъ, и что вывозъ груза съ Днѣстра при этомъ увеличится до громадной цифры 75 милліоновъ пудовъ; производительность своего гужевого раіона онъ исчисляетъ при этомъ въ 8 милліоновъ пудовъ.

Расходы по перевозкѣ груза до заграничныхъ пароходовъ, по мнѣнію Аккерманской городской управы, уменьшатся вслѣдствіе устройства глубокаго порта въ Аккерманѣ на 5 коп. съ пуда; при чемъ 1 коп. пойдетъ на возмѣщеніе расходовъ по устройству порта, 1 коп. въ пользу экспортеровъ и 3 коп. въ пользу производителей, что составитъ для одной только Бессарабіи 2.774.800 рублей сбереженій.

Приведенныя цифры весьма внушительны, но въ виду этого къ нимъ и слѣдуетъ относиться съ больше осторожностью, и казалось бы, что на такое количество грузовъ расчитывать нельзя.

Ниже, въ настоящей запискѣ, приводится расчетъ количества хлѣбнаго груза Днѣстровскаго раіона въ средній годъ. Быть можетъ полученная нами цифра 18 милл. пудовъ и меньше дѣйствительной, но она слишкомъ много разнится отъ 75 милл. пудовъ, опредѣленныхъ Аккерманской управой, чтобы эту послѣднюю цифру можно было бы считать соотвѣтствующей дѣйствительности. Точно также невозможно допустить, чтобы доставка груза въ Аккерманъ была на 5 коп. дешевле, чѣмъ въ Одессу, когда весь фрахтъ отъ Бендеръ до Одессы составляетъ $3^1/_2$ коп.

Кромѣ того, такой переходъ грузовъ изъ Одессы въ Аккерманъ совершиться быстро не можетъ, и если

въ новомъ Аккерманскомъ портѣ суда будутъ грузиться до 18′ или даже до 22′, какъ предполагаетъ его городское управленіе, то они должны будутъ идти догружаться въ Одессу до 28′, и это обстоятельство вызоветъ лишній ихъ простой, который для океанскаго судна стоитъ большихъ денегъ и можетъ окупиться только увеличеніемъ фрахта на 1 или $1^1/_2$ шиллинга на тонну.

Наконецъ, условія торговли сложились исторически, и сдѣлали Одессу главнымъ экспортнымъ пунктомъ всего Югозападнаго края. Грузооборотъ Одесскаго порта достигъ громадныхъ размѣровъ; приводимъ его цифры въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Грузооборотъ Одесскаго порта по даннымъ Одесской таможни.

ГОДЫ.	ПРИВОЗЪ.		ВЫВОЗЪ.	
	Заграничнаго въ тысячахъ пудахъ.	Каботажнаго въ тысячахъ пудахъ.	Заграничнаго въ тысячахъ пудахъ.	Каботажнаго въ тысячахъ пудахъ.
1894	4193	—	129937	—
1895	32334	—	108027	—
1896	19739	1113	151785	4132
1897	—	1362	148262	2098
1898	—	2486	181879	4036
1899	50843	1707	136756	1612
1900	37878	1733	116184	5463

Изъ этой таблицы можно видѣть, что главная статья грузооборота порта — заграничный вывозъ; онъ въ 1898 г. достигъ 182 милліоновъ пудовъ, а въ слѣдующіе года началъ падать, и въ 1900 году уменьшился до 116 милліоновъ пудовъ. Это произошло отчасти отъ неурожая, а отчасти, можетъ быть, и вслѣдствіе измѣненія направленія грузовъ тарифами. Но неурожай есть явленіе исключительное, а географическое положеніе этого порта и природныя условія его вселяютъ увѣрен-

ность, что несмотря ни на какія искусственныя мѣры, онъ будетъ продолжать развиваться и всегда служить главнымъ рынкомъ Юго-Западнаго края.

Въ Одессѣ существуютъ многочисленныя конторы торговыхъ фирмъ, которыя производятъ операціи по заграничной торговлѣ и которыхъ нѣтъ въ Аккерманѣ, и чтобы онѣ сюда перешли—надо значительное время для преодолѣнія традицій.

Во всякомъ случаѣ трудно ожидать, чтобы Аккерманъ, имѣя только Днѣстровскій раіонъ, сталъ самостоятельнымъ рынкомъ: цѣны на товаръ всегда будетъ назначать Одесса, а потому отправка товара за-границу помимо Одессы едва ли будетъ удобна Одесскимъ фирмамъ, какъ въ отношеніи торговыхъ сдѣлокъ, такъ и вслѣдствіе излишнихъ расходовъ на содержаніе особыхъ агентовъ въ Аккерманѣ.

Ввиду сказаннаго кажется, что нѣтъ достаточныхъ основаній для устройства глубокаго порта въ Аккерманѣ; но во всякомъ случаѣ, если бы онъ и былъ сооруженъ, то для Днѣстровскаго раіона особенной выгоды отъ того не произойдетъ.

IV.

Произведенія Днѣстровскаго раіона и условія ихъ сбыта.

Хлѣбныя богатства. Къ Днѣстру прилегаютъ:

Съ правой стороны:

Бессарабская губернія уѣздами: Хотинскимъ, Сорокскимъ, Оргѣевскимъ, Кишеневскимъ и Аккерманскимъ.

Съ лѣвой стороны:

Подольская губернія уѣздами: Каменецкимъ, Ушицкимъ, Могилевскимъ, Ямпольскимъ, Ольгопольскимъ и Балтскимъ.

Херсонская губернія уѣздами: Тираспольскимъ и Одесскимъ.

Общее протяженіе Днѣстра въ предѣлахъ Россіи 775 верстъ, а если выкинуть извилины, то по спрямленному направленію будетъ не болѣе 400 верстъ, причемъ на послѣднихъ 40 верстахъ прилегаютъ плавни, а производительный раіонъ имѣетъ протяженіе около 360 верстъ. Если предположить, что, при нормальныхъ условіяхъ, ширина полосы тяготѣнія къ пути должна быть около 50 верстъ, то площадь, тяготѣющая къ Днѣстру, опредѣлится въ 18.000 кв. верстъ.

Культура въ Бессарабской губерніи стоитъ еще на низкой степени развитія, особенно у крестьянъ, которые сѣютъ одинъ годъ пшеницу, а другой годъ кукурузу, безъ всякаго перерыва.

Въ Подольской губерніи, хотя иные помѣщики ведутъ 9-ти польное плодосмѣнное хозяйство, но ближайшія къ Днѣстру мѣстности не дошли еще до этой высокой степени культуры, и въ отношеніи земледѣлія находятся въ условіяхъ, весьма схожихъ съ Бессарабіей.

Въ общемъ можно считать средній урожай около 50 пудовъ на 1 десятину, или 5.000 пудовъ на 1 кв. версту. Принимая, что засѣвается только половина тя-

готѣющей къ Днѣстру полосы, т. е. 9.000 кв. десятинъ, получимъ сборъ хлѣба съ этой мѣстности 45.000.000 пудовъ. Половина этого сбора остается для мѣстныхъ нуждъ и для посѣва, а слѣдовательно, средній вывозъ опредѣлится въ 22.500.000 пудовъ.

По роду хлѣба это количество распредѣляется слѣдующимъ образомъ: около $7^1/_2$ милліоновъ пудовъ кукурузы, около $7^1/_2$ милліоновъ пудовъ пшеницы и $7^1/_2$ милліоновъ пудовъ остальныхъ хлѣбовъ.

Такое количество хлѣба могло бы быть отправлено по Днѣстру въ средній годъ, а въ урожайный годъ еще больше.

Если подвозъ къ рынкамъ будетъ облегченъ и значительно удешевленъ, то сдѣлается выгоднымъ увеличеніе запашекъ, и явится прогрессъ въ системахъ земледѣлія; тогда можно ожидать, что количество хлѣба, которое могло бы быть вывезено изъ Приднѣстровскаго раіона, увеличится на $50^0/_0$.

Въ настоящее время далеко не весь этотъ хлѣбъ идетъ по Днѣстру; пересѣкающія рѣку и идущія въ недалекомъ разстояніи желѣзныя дороги, какъ уже было указано, перехватываютъ большое количество этого груза. Такимъ образомъ, отъ австрійской границы до Старой Ушицы на рѣку почти не поступаетъ хлѣбныхъ грузовъ, а они вывозятся изъ этого раіона слѣдующимъ образомъ: кукуруза идетъ черезъ Новоселицкую вѣтвь въ Одессу, даже изъ Подоліи, т. е. переплавляется для этого черезъ Днѣстръ; нѣкоторое количество пшеницы направляется черезъ Граево въ Кенигсбергъ, а большею частію она перемалывается въ муку, и въ такомъ видѣ идетъ на сѣверные рынки Россіи: въ Бѣлостокъ, Брестъ-Литовскъ, Варшаву, Лодзь, и даже были попытки отправлять ее въ Петербургъ, но здѣсь она оказалась неподходящей.

Этотъ грузъ идетъ главнымъ образомъ черезъ Проскуровъ, но, какъ уже сказано, недавно возбужденъ вопросъ о транзитѣ муки черезъ австрійскія желѣзныя дороги изъ Новоселицы, Скалы и Гусятина до станціи Граница; пока же разрѣшенъ транзитъ только для перевозки отрубей.

Отъ Старой Ушицы до Могилева на рѣку поступаетъ также весьма мало хлѣба, но существующіе здѣсь, около рѣки, хлѣбные магазины, свидѣтельствуютъ, что въ прежнее время хлѣбный грузъ нуждался въ водяной перевозкѣ; теперь онъ нашелъ себѣ рынки сбыта въ Кенигсбергѣ и Данцигѣ, и едва-ли вернется на водяной путь.

Такимъ образомъ, поступленіе хлѣба на рѣку происходитъ только между Могилевомъ и Варницею, почти исключительно въ зернѣ, и то за исключеніемъ гужевыхъ раіоновъ Могилева и Рыбницы, весь хлѣбъ которыхъ перехватывается желѣзными дорогами. Значительное количество хлѣба начинаетъ поступать только около Сорокъ, а наибольшія поступленія происходятъ въ раіонѣ Лалова, гдѣ вблизи рѣки нѣтъ желѣзной дороги и подвозъ къ ней менѣе удобенъ, чѣмъ къ рѣкѣ. Ниже Варницы хлѣбъ на рѣку почти не поступаетъ и идетъ въ Одессу частью по желѣзной дорогѣ, а частью гужемъ.

Возвратъ хлѣбнаго груза на верхнюю часть рѣки до Могилева едва-ли возможенъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе отсутствія въ Одессѣ спроса на муку. Нѣтъ основанія, имѣя уже рынки требующія муку, ликвидировать дѣла 1—2 тысячъ мельницъ и вывозить продукты зерномъ.

Впрочемъ, кромѣ пшеницы есть другой грузъ — кукуруза, который можетъ быть вывезенъ и въ зернѣ; попытки привлеченія его на рѣку, путемъ улучшенія судоходныхъ условій этой ея части, вполнѣ возможны. Этотъ хлѣбъ не особенно страдаетъ отъ подмочки, а потому можетъ быть перевозимъ и въ тѣхъ несовершенныхъ судахъ, которыя нынѣ плаваютъ по Днѣстру.

Въ виду сказаннаго, теоретически опредѣленная площадь тяготѣнія къ Днѣстру должна быть уменьшена до 13 тысячъ квадратныхъ верстъ, а количество избытка хлѣбовъ, могущихъ пойти по Днѣстру, до 18 милліоновъ пудовъ. Изъ этого количества часть уйдетъ на желѣзную дорогу, но здѣсь конкуренція возможна, такъ какъ грузы, поступающіе на желѣзную

дорогу ниже Могилева, идутъ въ Одессу, т. е. въ тотъ же пунктъ, куда ихъ доставляетъ рѣка.

Въ дѣйствительности, за десятилѣтіе 1889—1899 гг. проходило по Днѣстру слѣдующее количество хлѣбныхъ грузовъ:

Количество хлѣбныхъ грузовъ, прошедшихъ по Днѣстру съ 1889—1899 годъ.

Годы.	Хлѣбъ. Тыс. пуд.	Кукуруза. Тыс. пуд.	ИТОГО. Тыс. пуд.
1899	1276	4604	5880
1898	1999	3933	5932
1897	1720	1194	2914
1896	2976	1719	4895
1895	3349	2283	5632
1894	2629	5600	8229
1893	2541	828	3369
1892	1199	6679	7888
1891	6799	5219	12018
1890	7555	2676	10231
1889	7445	5005	12450

На основаніи этой таблицы, ежегодное количество перевозимыхъ по рѣкѣ хлѣбныхъ грузовъ до постройки Новоселицкихъ вѣтвей, по оффиціальнымъ даннымъ, опредѣлялось въ 12.000.000 пуд.

Но, имѣя въ виду, что оффиціальныя данныя того времени не могли быть вполнѣ точны, ибо тогда на Днѣстрѣ былъ только одинъ начальникъ дистанціи, и много груза ускользнуло отъ регистраціи, надо думать, что дѣйствительное количество этого груза было около 15—16 милліоновъ пудовъ, что почти соотвѣтствуетъ теоретически выведенной цифрѣ.

Въ настоящее же время, какъ видно изъ таблицы, перевозъ хлѣбныхъ грузовъ по рѣкѣ уменьшился, и не превышаетъ 5—6 милліоновъ пудовъ. Главнымъ образомъ, съ рѣки ушла пшеница и другіе хлѣба, куку-

руза же осталась вѣроятно, потому, что этотъ хлѣбъ не страдаетъ отъ подмочки, а перевозка водою во всякомъ случаѣ дешевле желѣзнодорожной.

Свекловица. Въ предѣлахъ Подольской и Бессарабской губерній сѣется значительное количество свекловицы, преимущественно въ мѣстностяхъ съ удобными путями сообщенія къ сахарнымъ заводамъ, которыхъ въ этихъ губерніяхъ насчитывается нѣсколько десятковъ. Вблизи рѣки имѣется только одинъ сахарный заводъ—въ Рыбницѣ, и къ нему подвозится до 3-хъ милліоновъ пудовъ свекловицы, но водою изъ этого количества идетъ только около 700 тыс. пудовъ. Есть предположеніе устроить еще заводъ около Рашкова, который потреблялъ бы также до 3-хъ милліоновъ пудовъ свекловицы; при отсутствіи здѣсь желѣзной дороги, большая часть этого груза должна будетъ доставляться водою, а потому вопросъ объ устройствѣ завода связанъ съ улучшеніемъ водяной доставки свекловицы, при каковомъ условіи могли бы на рѣкѣ возникнуть и другіе свекло-сахарные заводы и развиться перевозка водою свекловицы до нѣсколькихъ милліоновъ пудовъ.

Овощи. Овощи въ днѣстровскомъ раіонѣ производятся въ количествѣ, необходимомъ лишь для мѣстнаго потребленія; они не служатъ предметомъ вывоза, и только изъ мѣстностей, прилегающихъ къ верхней части Днѣстра, нѣкоторое количество гороха и бобовъ вывозится въ Германію; между тѣмъ въ низовьяхъ рѣки пустуютъ огромныя пространства хорошей огородной земли, гдѣ можно было бы развить огородное дѣло въ широкихъ размѣрахъ и организовать вывозъ овощей въ Херсонъ, Николаевъ, Одессу на каботажныхъ судахъ.

Что это дѣло можетъ дать предпринимателямъ большой доходъ, можно видѣть изъ сравненія цѣнъ овощей: напримѣръ, помидоры въ Херсонѣ 30 коп. десятокъ, а на Днѣстрѣ 70 коп. тысяча.

Фрукты. Наиболѣе благопріятныя условія для плодоводства въ Подольской и Бессарабской губерніяхъ

встрѣчаются вдали отъ Днѣстра, гдѣ почва богаче черноземомъ и климатъ мягче. Но и въ долинѣ рѣки есть фруктовые сады, произведенія которыхъ служатъ предметомъ вывоза, такъ что по Днѣстру ежегодно проходитъ до 100 тыс. пуд. фруктовъ, преимущественно сушеныхъ; этотъ грузъ идетъ съ верхнихъ частей рѣки. Съ нижнихъ частей рѣки фрукты уже не поступаютъ на нее; такъ, напримѣръ, въ Тираспольскомъ уѣздѣ, гдѣ въ раіонѣ Днѣстра 16.845 десятинъ земли занято смѣшанной садовой и виноградной культурой и продукты ея оцѣниваются болѣе 1.000.000 рублей, этотъ грузъ подвозится гужемъ къ станціямъ желѣзной дороги. При улучшеніи условій перевозки по рѣкѣ, онъ, конечно, могъ бы идти водянымъ путемъ въ Одессу, или до одной изъ станцій желѣзныхъ дорогъ.

Для развитія плодоводства на Днѣстрѣ есть еще достаточно мѣста и, чтобы это дѣло поставить какъ коммерческое предпріятіе, должно преимущественно заняться разведеніемъ грушъ, яблокъ, а главное, сливъ, и ихъ сушкой; въ такомъ видѣ на фрукты имѣется большой спросъ, и они могутъ идти на болѣе или менѣе удаленные отъ Днѣстра рынки.

Винодѣліе. Для разведенія винограда прилегающія къ Днѣстру мѣстности представляютъ гораздо лучшія условія, чѣмъ для плодоводства.

Почвы склоновъ горъ и плоскогорій, обрамляющихъ долину рѣки, вполнѣ благопріятны для произрастанія хорошихъ сортовъ винограда, такъ что здѣсь существуютъ даже курорты съ виноградным лѣченіемъ, напримѣръ, въ Каменкѣ, имѣніи князя Витгенштейна.

Несмотря, однако, на хорошія условія для разведенія виноградныхъ садовъ, это дѣло далеко еще не достигло надлежащаго развитія, и большая часть горныхъ склоновъ, удобныхъ для насажденія виноградниковъ, стоятъ пустыми и ждутъ обработки.

Виноградъ, главнымъ образомъ, перерабатывается въ вино; при этомъ наибольшую извѣстность пріобрѣли вина Арцимовича, Сахарнинскія, Строницкія, Каменскія, Аккерманскія, Шабскія. Они большею частью

потребляются на мѣстѣ, и рѣдко можно встрѣтить ихъ въ продажѣ.

Вывозится изъ раіона Днѣстра вино преимущественно крестьянское, которое скупаютъ русскія винныя фирмы, Шитта и другія, а также заграничныя, и купажируютъ по своему усмотрѣнію. Оно вывозится изъ мѣстъ производства преимущественно по желѣзнымъ дорогамъ, по рѣкѣ же проходитъ вина не болѣе 400 тыс. пудовъ.

Табакъ. Въ Бессарабіи табаководствомъ занимаются крестьяне и евреи; здѣсь имѣлись прежде обширныя табачныя плантаціи, но со времени введенія новаго акцизнаго устава площадь, засѣянная табакомъ, уменьшилась въ 10 разъ. На рѣку этотъ грузъ не попадаетъ, ибо боится сырости.

Лѣсъ. Лѣсовъ въ раіонѣ Днѣстра весьма мало, хвойный лѣсъ растетъ только въ двухъ волостяхъ Хотинскаго уѣзда, прилегающихъ къ Днѣстру около австрійской границы. Вообще же въ раіонѣ Днѣстра лѣса преимущественно дубовые и грабовые. Лѣсъ этихъ породъ идетъ для мѣстнаго потребленія, главнымъ образомъ на дрова; есть, впрочемъ, и строевой лѣсъ, и крестьяне привыкли дѣлать дубовые столбы у своихъ заборовъ и сараевъ, но цѣна такого лѣса слишкомъ высока и съ каждымъ годомъ повышается. По рѣкѣ мѣстный лѣсъ сплавляется въ количествѣ около 2-хъ милліоновъ пудовъ. Изъ него же приготовляется клепка для бочекъ, и доставляется древесная кора для кожевеннаго завода въ Могилевѣ. Эти предметы идутъ по рѣкѣ въ количествѣ нѣсколькихъ тысячъ пудовъ.

Строевой лѣсъ идетъ въ раіонъ Днѣстра изъ Австріи въ количествѣ 2½ милліоновъ пудовъ, большею частью въ бревнахъ, такъ какъ на обработанный лѣсъ существуетъ пошлина 10 коп. съ одного пуда.

Около рѣки имѣются лѣсопильные заводы въ Хотинѣ, въ Могилевѣ, въ Рыбницѣ, въ Маякахъ, гдѣ этотъ лѣсъ разрабатывается и поступаетъ для мѣстнаго потребленія. Австрійскій лѣсъ исключительно еловый и плохого качества.

Гипсъ. Минеральныя богатства Приднѣстровья разрабатываются мало. Изъ всѣхъ минераловъ больше всего спросъ на гипсъ, котораго, по оффиціальнымъ даннымъ, прошло въ 1901 году рѣкою 1,5 милліона пудовъ, но по частнымъ свѣдѣніямъ его ежегодная выработка достигаетъ 5 милліоновъ пудовъ. Онъ идетъ въ кускахъ на плотахъ, а также на лодкахъ.

Залежи гипса находятся какъ въ Подольской губерніи, такъ и въ Бессарабской, но изъ Подольской губерніи гипсъ идетъ только изъ Ушицкаго уѣзда (имѣніе Калюсъ), у Каменца же гипсовые залежи удалены на 15—20 верстъ отъ Днѣстра и находятся на берегу Жванчика и Збруча въ имѣніяхъ Кудренцы, Завальи, Ниверка, Чернокозинцы (въ послѣднемъ есть и алебастръ); отсюда его неудобно доставлять къ Днѣстру, ибо эти рѣки перегорожены мельничными плотинами.

Въ Бессарабской губерніи гипсъ находится въ имѣніяхъ, лежащихъ на Днѣстрѣ, каковы: Анадолы, Грушевцы, Доробаны и т. д.

Помѣщикъ Бакаловъ возитъ на 6 лодкахъ гипсъ изъ Перебійковцовъ въ Мошинецъ, гдѣ его размалываютъ на паровой мельницѣ, и въ такомъ видѣ отправляютъ на ближайшую станцію желѣзной дороги.

На пристаняхъ Млынцы и Кишлы образуются большіе склады гипсу, отправляемаго рѣкою. Гипсъ уходитъ съ рѣки въ слѣдующихъ пунктахъ: въ Могилевѣ, Рыбницѣ, Варницѣ и въ Маякахъ; онъ направляется въ Одессу. При удешевленіи водяной доставки онъ могъ бы идти туда водянымъ путемъ, и дѣло отправки гипса могло бы еще значительно развиться.

Фосфориты. Другой минералъ, отправляемый съ Днѣстровскаго побережья—это фосфоритъ. Онъ встрѣчается въ большомъ количествѣ между Ушицей и Могилевымъ съ Подольской стороны рѣки, а по свѣдѣніямъ г. Ласскаго и выше Ушицы, въ Студеницѣ.

Добыча его производится, главнымъ образомъ, у селеній Текливки, Липчанъ, Козлова, Нагорянъ, Ля-

дова, Ляшовцовъ. Но отправка этого матеріала по рѣкѣ не достигаетъ даже ста тысячъ пудовъ.

Фосфоритъ идетъ преимущественно въ Лондонъ, но могъ бы идти и въ Австрію, гдѣ на фосфоритъ въ кускахъ имѣется большой спросъ и гдѣ устроены заводы, размалывающіе и перерабатывающіе его одновременно химическимъ путемъ въ суперфосфаты. Отправка немолотаго фосфорита въ Австрію была запрещена, но теперь, повидимому, этотъ вопросъ улаживается, и запрещеніе снимается, а потому можно ожидать значительнаго увеличенія вывоза этого матеріала.

Гранитъ. Ямпольскій гранитъ весьма хорошаго качества, мелкозернистый, но предметомъ вывоза не служитъ, и только въ настоящемъ году было выломано небольшое его количество для устройства мостовой въ Рыбницѣ.

Можетъ быть этотъ первый опытъ найдетъ себѣ подраженіе, и Ямпольскимъ гранитомъ будутъ мостить въ прибрежныхъ городахъ и мѣстечкахъ мостовыя, что, конечно, послужило бы для ихъ улучшенія. Точно также этимъ гранитомъ можно было бы шоссировать дороги, по крайней мѣрѣ въ мѣстностяхъ ближайшихъ къ мѣсторожденію гранита, что теперь произво. дится непрочнымъ известковымъ камнемъ.

Известнякъ. Известнякъ выламывается въ Приднѣстровскихъ каменоломняхъ въ значительномъ количествѣ, и идетъ большею частью для мѣстнаго потребленія въ видѣ бутовой плиты и штучнаго камня. Бутовая плита выламывается по всему протяженію Днѣстра, но поступаетъ на рѣку въ количествѣ всего 300 тысячъ пудовъ.

Штучный камень добывается между Григоріополемъ и Бендерами, большею частью по лѣвому берегу Днѣстра, и главная его добыча производится въ мѣстности, называемой Красной Горкою.

Здѣсь въ пещерахъ, образовавшихся отъ выломки камня селятся раскольники.

По своей мягкости известнякъ допускаетъ вполнѣ правильную отдѣлку и опиливаются параллелопипедами, а впослѣдствіи на воздухѣ онъ твердѣетъ. Онъ удобенъ для построекъ и по качествамъ лучше Одесскаго.

По рѣкѣ его перевозится болѣе 250 тыс. пудовъ и, конечно, при удобной доставкѣ водою (безъ подмочки) онъ могъ бы найти себѣ сбытъ и въ Одессѣ, и въ Николаевѣ, и въ Херсонѣ.

Известковый камень служитъ предметомъ вывоза не только въ сыромъ видѣ, но и въ обработанномъ. Онъ обжигается на известь, и въ такомъ видѣ отправляется изъ раіона Днѣстра въ большомъ количествѣ въ раіонъ Фастовской и Екатерининской дорогъ, а также въ Одессу.

Увозится известь желѣзною дорогою изъ Рыбницы, гдѣ по балкамъ, прилегающимъ къ Днѣстру, ютятся до десятка известково-обжигательныхъ заводовъ.

При плохой конструкціи Днѣстровскихъ судовъ, легко дающихъ течь, этотъ грузъ не поступаетъ на рѣку, такъ какъ подмочка сдѣлала бы его негоднымъ къ употребленію. Въ прошломъ году по рѣкѣ прошло всего 1.000 пудовъ извести; очевидно, что этотъ грузъ попалъ на рѣку совершенно случайно. Но конечно, если бы на рѣкѣ появились прочныя суда, то перевозка извести водою въ Одессу, Николаевъ, Херсонъ, могла бы развиться въ значительныхъ размѣрахъ.

Скотоводство. Скотоводство въ Бессарабской губерніи ведется въ широкихъ размѣрахъ.

Одна изъ важныхъ отраслей этого хозяйства—овцеводство, даетъ для вывоза большое количество шерсти, которая однако не поступаетъ на рѣку; небольшое количество овецъ вывозится во Францію черезъ Марсель, и этотъ грузъ иногда проходитъ по рѣкѣ. Рогатый скотъ ежегодно вывозится въ большомъ количествѣ въ Брестъ и Варшаву, а также вывозятся свиньи въ Варшаву и Сосновицы. Породы свиней довольно хорошія, есть даже Іоркширская, одна изъ самыхъ лучшихъ. Изъ Подоліи также вывозится скотъ, но въ значительно меньшемъ количествѣ.

Скотъ отправляется по желѣзной дорогѣ, главнымъ

образомъ, по Новоселицкой вѣтви. Такъ какъ онъ идетъ на сѣверные рынки, то нѣтъ основанія думать, чтобы онъ поступилъ на рѣку, хотя бы здѣсь и было удобное плаваніе.

Рыболовство. Крупнаго рыболовства на Днѣстрѣ не существуетъ. Здѣсь этимъ занимаются прибрежные жители; рыбы ловится немного и предметомъ вывоза она не служитъ, но сорта рыбы хорошіе, есть севрюга, стерлядь; кромѣ того сомъ, сазанъ и т. д.

Обрабатывающая промышленность края. Обрабатывающая промышленность въ Приднѣстровскомъ краѣ еще совершенно не развита. Какъ уже было упомянуто, здѣсь существуютъ: одинъ свеклосахарный заводъ и нѣсколько известковообжигательныхъ въ Рыбницѣ, одинъ заводъ для размалыванія гипса въ Мошницѣ и лѣсопильные заводы въ Хотинѣ, Брагѣ, Могилевѣ, Рыбницѣ, Маякахъ. О дѣятельности этихъ заводовъ было уже сказано раньше. Кромѣ того въ Могилевѣ есть кожевенный заводъ, который, однако, на рѣку отправляетъ ничтожное количество груза; такъ, напримѣръ, въ прошломъ году прошло по рѣкѣ кожъ всего 400 пудовъ. Винокуренные заводы находятся въ Хотинѣ и Плитовѣ, и, кромѣ того, въ Хотинѣ строится пивоваренный заводъ. Въ мѣстечкѣ Брага имѣется маслобойный заводъ.

Что касается до мельницъ, то онѣ большею частію наплавныя, и располагаются на Днѣстрѣ въ мѣстахъ со значительной скоростью, каковыми являются перекаты. При громадномъ количествѣ ихъ на рѣкѣ, въ нѣсколько сотъ штукъ, онѣ сильно стѣсняютъ судоходство.

Кромѣ этихъ мельницъ, есть мельницы, дѣйствующія напоромъ воды, по большей части турбинныя; онѣ располагаются на впадающихъ въ Днѣстръ рѣчкахъ, которыя для этого перегораживаются плотинами. Такія мельницы существуютъ на Жванчикѣ, Збручѣ, Студеницѣ, Каменкѣ и т. д. На Турунчукѣ, въ деревнѣ Глинной, есть одна мельница паровая.

Продукты помола не поступаютъ на рѣку, а идутъ

частію для мѣстнаго потребленія, а большею частію увозятся желѣзными дорогами на сѣверные рынки, о чемъ уже было сказано. На рѣку въ прошломъ году поступило муки менѣе 20.000 пудовъ, а отрубей 4.800 пудовъ.

Такимъ образомъ, развитіе мукомольнаго дѣла можетъ отвлечь хлѣбный грузъ съ рѣки и направить его на другіе рынки.

Кустарные промыслы. Выдающихся кустарныхъ промысловъ въ раіонѣ Днѣстра не существуетъ; кустарная промышленность едва удовлетворяетъ мѣстнымъ нуждамъ, и ея издѣлія предметами вывоза не служатъ. Впрочемъ, можно указать на гончарное производство, которое достигло значительной степени совершенства, на выдѣлки ковровъ и на издѣлія изъ дерева, чѣмъ занимаются преимущественно жители Буковины.

Судостроеніе. Судостроеніе на Днѣстрѣ дѣло новое, и хорошіе мастера здѣсь еще не выработались.

Суда, какъ уже сказано выше, строятся изъ еловаго лѣса, не особенно тщательно и безъ плотной пригонки досокъ, такъ что ширина пазовъ доходитъ до одного дюйма; они законопачиваются мохомъ.

Постройка ихъ производится въ Жванцѣ и Хотинѣ, а въ послѣдніе годы также въ Могилевѣ, Сорокахъ и въ Рыбницѣ. Теперь строится въ годъ по нѣскольку десятковъ паромовъ, и замѣтно стремленіе къ усовершенствованію типа судна, но не особенно давно по рѣкѣ плавали только галеры, которые сколачивались въ Австріи.

Для того, чтобы судить о размѣрахъ судостроенія, въ слѣдующей таблицѣ приводятся свѣдѣнія о постройкѣ судовъ въ Жванецкой верфи, какъ самой большой на Днѣстрѣ.

Построено судовъ:	1900 г.	1901 г.	1902 г.
Лодокъ	30	26	4
Паромовъ	13	17	30
Подчалковъ	1	—	—
Итого судовъ . .	44	43	34

Торговля. Торговля Приднѣстровскаго раіона находится исключительно въ рукахъ евреевъ. Есть нѣсколько довольно крупныхъ торговыхъ фирмъ, но большею частью торгуютъ мелкіе евреи въ кредитъ, стараясь по возможности скорѣе оборачивать капиталъ: у кого есть 200—300 рублей, тотъ уже и купецъ.

Предметы ввоза—бакалея, мануфактура, желѣзные товары, скобяные, соль и т. д. Этотъ товаръ поступаетъ на рынки Приднѣстровья въ Могилевъ, Сороки, Рыбницу, Бендеры, Тирасполь и т. д., при чемъ ни одинъ изъ нихъ не имѣетъ особенно выдающагося значенія.

Главные предметы вывоза — хлѣбъ, составляющій около 36% всей отправки, лѣсные матеріалы—до 28% и гипсъ—10%; впрочемъ эти отношенія колеблются въ широкихъ предѣлахъ.

Какъ уже сказано, направленіе хлѣбнаго груза преимущественно въ Одессу, которая является главнымъ экспортнымъ рынкомъ Приднѣстровскаго края; кромѣ того, нѣкоторое количество хлѣба отправляется на Кенигсбергъ и Данцигъ черезъ Могилевъ, а мука въ Ригу, Ревель и другіе русскіе рынки.

Въ прежнее время, когда существовали пониженные тарифы отъ Рыбницы и другихъ станцій Новоселицкихъ вѣтвей, на Кенигсбергъ и Данцигъ шло хлѣба значительно больше, а съ прекращеніемъ дѣйствія пониженныхъ тарифовъ, эти рынки утратили прежнее значеніе для Днѣстровскаго раіона.

Продажа хлѣба черезъ Одессу, или такъ называемая хлѣбная операція, совершается слѣдующимъ образомъ:

Мелкіе скупщики скупаютъ хлѣбъ у помѣщиковъ и у крестьянъ на мѣстныхъ базарахъ и погружаютъ въ паромы. За хлѣбъ, погруженный на паромы, они берутъ ссуды отъ желѣзной дороги, которая выдаетъ ихъ, за счетъ Государственнаго банка, по $5^1/_2$% годовыхъ и $^1/_3$% единовременно за комиссію. Этими деньгами они расплачиваются съ продавцами, и хлѣбъ доставляется въ Варницу, гдѣ скупщики продаютъ его комиссіонерамъ, пользуясь 3—4 копѣйками барыша. Комиссіонеры дѣйствуютъ за счетъ Одесскихъ экспортныхъ конторъ, отъ которыхъ имѣютъ порученіе на покупку

партіи хлѣба на срокъ, обыкновенно мѣсячный. Они пользуются $^1/_2$ копѣйкой барыша на пудъ и получаютъ ссуды по дубликатамъ отъ Одесскихъ банкирскихъ конторъ, каковы: Южно-Русскій для Внѣшней Торговли Банкъ, Бродскій, Барабашъ, Зонштейнъ.

Банки выдаютъ ссуды по 40 коп. за 100 рублей на 3 дня, а при продленіи срока изъ $12^0/_0$ годовыхъ; или же по расчету $^1/_3{}^0/_0$ единовременно и $8^0/_0$ годовыхъ. Получивъ ссуду, комиссіонеръ расплачивается со скупщиками, и хлѣбъ отправляется въ Одессу, гдѣ поступаетъ на пароходъ, при чемъ экспортныя конторы возвращаютъ банкирскимъ конторамъ ссуду и берутъ отъ нихъ же новую въ размѣрѣ всей суммы, за которую проданъ хлѣбъ заграничнымъ фирмамъ.

Какъ видно, вся операція покупки и продажи хлѣба производится въ кредитъ и имѣетъ трехъ посредниковъ, которые за это пользуются барышемъ въ общей сложности не менѣе 5 копѣекъ съ пуда; кромѣ того, на хлѣбъ накладывается расходъ по кредиту, въ лучшемъ случаѣ не менѣе 1 коп. на пудъ.

Эта основная операція часто видоизмѣняется: чтобы избѣжать лишнихъ расходовъ, многіе богатые помѣщики отправляютъ сами хлѣбъ въ Одессу, предлагая его экспортнымъ фирмамъ непосредственно, или черезъ комиссіонеровъ, избѣгая мелкаго скупщика, которому надо дать больше, чѣмъ другимъ посредникамъ.

Въ послѣдніе годы около $^1/_4$ хлѣбнаго груза, прибывающаго въ Варницу водою, отправляется въ Одессу на судахъ; при этомъ операція не измѣняется, только ссуды подъ такой грузъ выдаетъ не желѣзная дорога, а частные банки.

Такой банкъ имѣется, напримѣръ, въ Сорокахъ— Сорокское Общество Взаимнаго Кредита; оно взимаетъ $^1/_4{}^0/_0$ единовременно и $8^0/_0$ годовыхъ, въ теченіе первыхъ 14 дней по выдачѣ ссуды; а послѣ этого срока $12^0/_0$ годовыхъ. Расчетъ процентовъ ведется за время, на три дня большее, чѣмъ то, въ теченіе котораго кліентъ пользовался ссудой; эти три дня считаются прогульными и назначаются для возврата денегъ, по выкупѣ товаровъ, изъ Варницы въ Сороки.

Этотъ банкъ принимаетъ также грузъ на комиссію, замѣняя скупщика, причемъ взимаетъ $^1/_4$ коп. съ пуда съ отправителя и $^1/_4$ коп. съ судовладѣльца, что составитъ около $1^0/_0$ со стоимости груза.

Торговля лѣснымъ матеріаломъ сосредоточена въ рукахъ весьма немногихъ австрійскихъ фирмъ, таковы, напримѣръ, Шмидъ, Братья Адельсбергъ, имѣющіе конторы въ Лембергѣ и Станиславовѣ.

Лѣсъ, отправляемый изъ Австріи водою, идетъ на разныя Днѣстровскія пристани, и только незначительная часть его попадаетъ въ Одессу.

Главная масса лѣса, около 6 милліоновъ пудовъ, идетъ въ Одессу изъ Австріи черезъ Новоселицкую вѣтвь, минуя рѣку.

Русскія лѣсныя фирмы разрабатываютъ австрійскій лѣсъ, имѣя лѣсопильни на Днѣстровскихъ пристаняхъ, и продаютъ его для мѣстнаго потребленія.

Такія фирмы существуютъ въ Жванцѣ, Хотинѣ, Могилевѣ, Рыбницѣ, Бендерахъ, Маякахъ.

V.

Мѣры, необходимыя для улучшенія условій судоходства.

Улучшеніе конструкціи судовъ. Изъ описанія Днѣстра, изложеннаго въ настоящемъ отчетѣ, можно видѣть, что его естественныя судоходныя условія лучше судоходныхъ условій многихъ другихъ рѣкъ, на которыхъ производится дѣятельное судоходство.

Такое же мнѣніе высказывается и инженеромъ Лохтинымъ, который работалъ на Днѣстрѣ много лѣтъ. Въ его запискѣ: „Современныя нужды Днѣстра", между прочимъ говорится:

„При низкой водѣ на Днѣстрѣ, внизъ отъ Могилева, галеры идутъ безпрерывно съ осадкой 16 вершковъ, а паромы даже отъ 16 до 18 вершковъ. Наименьшая осадка мѣстныхъ судовъ составляетъ, слѣдовательно, одинъ аршинъ, а потому сплошная аршинная глубина русла р. Днѣстра въ его настоящемъ видѣ, при низкихъ водахъ, неопровержимымъ образомъ доказывается практикой того-же мѣстнаго судоходства".

Далѣе въ этой запискѣ приводятся примѣры многихъ рѣкъ съ дѣятельнымъ судоходствомъ, имѣющихъ глубину значительно меньшую, чѣмъ Днѣстръ; между прочимъ указывается на верхнюю Волгу и верхній Днѣпръ, гдѣ, несмотря на затруднительныя условія плаванія и малую глубину рѣки, все-таки нашлось достаточно предпріимчивыхъ людей, которые, даже не надѣясь на улучшеніе подобныхъ условій въ будущемъ, съумѣли приноровиться ко всѣмъ рѣчнымъ невзгодамъ и не держатъ мѣстное судоходство въ такомъ состояніи, какое оно имѣло во времена основанія Русскаго Государства".

Переходя къ условіямъ плаванія по Днѣстру, отмѣтимъ, что современное судоходное состояніе его

таково, что количество груза, перевозимаго по рѣкѣ, можетъ быть значительно увеличено. Однако судоходство часто встрѣчаетъ затрудненія для плаванія, часто случаются аваріи, вслѣдствіе чего установилась весьма высокая страховая премія на грузы, повышающая и фрахтъ.

Затрудненія судоходству происходятъ главнымъ образомъ отъ несовершенства конструкціи судовъ, оттого, что типъ судна не отвѣчаетъ современнымъ требованіямъ плаванія по рѣкѣ и, наконецъ, оттого, что гоняясь за барышемъ, на рискъ, погружаютъ въ суда болѣе, чѣмъ позволяетъ вода, въ надеждѣ на паводки.

Эту послѣднюю особенность Днѣстровскаго судоходства ничѣмъ не уничтожить; паводки будутъ существовать и тогда, когда Днѣстръ будетъ вполнѣ регулированъ; всегда будетъ существовать желаніе грузить какъ можно больше, и расчеты на паводки также часто будутъ ошибочны, причиняя убытки судопромышленникамъ. Единственною мѣрою, нѣсколько смягчающею указанное неудобство, слѣдуетъ признать учрежденіе телеграфныхъ сообщеній о состояніи воды въ Галичѣ, находящемся въ Австріи, значительно выше Жванца по рѣкѣ.

Что касается до несовершенства судовъ, то основной типъ Днѣстровскаго судна—паромъ: четырехугольный ящикъ, плохо сколоченный изъ еловаго лѣса и проконопаченный мохомъ. Пока такія суда строились для подъема 4000 пудовъ, это было допустимо, и они оказывались болѣе или менѣе прочными; но судно для 8000 или 10000 пудовъ, имѣя такую конструкцію, не представляетъ уже достаточно прочнаго цѣлаго: оно можетъ перегибаться, если однимъ концомъ станетъ на мель, а другой будетъ въ водѣ, при чемъ пазы между досками разойдутся и конопатка будетъ выпадать; даже безъ постановки на мель, такое судно будетъ довольно быстро разстраиваться, такъ какъ, при нагрузкѣ 8000 пудовъ, доски въ $1^1/_2$″ толщиною, изъ которыхъ дѣлается днище, будутъ прогибаться. Грузъ, идущій въ этихъ судахъ, никогда не гарантированъ отъ подмочки.

Какъ видно изъ изложеннаго, затраты на улучшеніе судоходныхъ условій Днѣстра, въ размѣрѣ около 1.000.000 р., принесшія болѣе или менѣе благопріятныя результаты въ отношеніи увеличенія глубины въ рѣкѣ, не повліяли на улучшеніе типа судовъ, а лишь на увеличеніе ихъ грузоподъемности. Если послѣдующее улучшеніе Днѣстра будетъ имѣть слѣдствіемъ только дальнѣйшее увеличеніе грузоподъемности паромовъ, путемъ увеличенія ихъ размѣровъ, то едва-ли улучшеніе рѣки можно признать желательнымъ, потому что аваріи станутъ чаще, ибо паромы бо́льшихъ размѣровъ, при той же конструкціи, будутъ еще менѣе прочны.

Существуетъ мнѣніе, что если на рѣкѣ будутъ благопріятныя судоходныя условія, т. е. достаточная глубина, то хорошіе типы судовъ появятся сами собою; но, какъ уже сказано, и въ настоящее время судоходныя условія Днѣстра лучше судоходныхъ условій многихъ рѣкъ, гдѣ плаваютъ суда хорошихъ типовъ и достаточной прочности.

Въ дополненіе къ указаннымъ въ запискѣ Лохтина рѣкамъ, можно привести еще Тихвинскую систему, гдѣ плаваютъ хорошія, прочныя суда, между тѣмъ глубина въ нешлюзованной ея части доходитъ до 7 и 3 вершковъ. И здѣсь также, малая глубина и плохія условія плаванія не были препятствіемъ къ выработкѣ хорошаго типа судна, напротивъ, они-то и заставили людей подумать, какъ облегчить плаваніе, результатомъ чего явился соотвѣтственный типъ подъ названіемъ „Тихвинки“.

Чѣмъ извилистѣе и хуже ходъ, тѣмъ судно должно быть болѣе приспособлено къ управленію, имѣть снасти, якоря и т. д. Здѣсь, на Днѣстрѣ, катятъ огромные четырехугольные ящики, совершенно неприспособленные къ управленію, безъ якорей, и обыкновенно доходятъ благополучно по назначенію. Если бы, напримѣръ, по Чагодощѣ пошель такой ящикъ, то на первыхъ же верстахъ пути онъ навѣрно потерпѣлъ бы аварію.

Такимъ образомъ ясно, что типъ Днѣстровскаго судна не совершенствуется не вслѣдствіе затруднительности рѣки для плаванія, а вслѣдствіе иныхъ при-

чинъ, одною изъ которыхъ является давленіе въ этомъ отношеніи на судоходство со стороны желѣзной дороги.

Пока не было желѣзныхъ дорогъ, обмѣнъ грузовъ былъ менѣе значителенъ, гужевая отправка была дорога, и по сравненію съ нею передвиженіе груза по Днѣстру представляло такія большія преимущества, что о какомъ либо прогрессѣ въ этомъ отношеніи никто и не думалъ.

Собственно съ возникновеніемъ желѣзнодорожнаго дѣла, необходимость улучшенія вообще путей сообщенія стала болѣе чувствоваться человѣчествомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для желѣзной дороги, которая въ 1863 году была доведена до Бендеръ съ вѣтвью на Варницу, было желательно перехватить весь Днѣстровскій грузъ.

Вполнѣ понимая, что пока на Днѣстрѣ будутъ плавать только галеры и паромы, весь Днѣстровскій грузъ пойдетъ черезъ Варницу по желѣзной дорогѣ, она всѣми средствами поддерживала этотъ способъ судоходства, стараясь вмѣстѣ съ тѣмъ не допустить на Днѣстръ другихъ судовъ, при появленіи которыхъ обнаружилась бы возможность возить въ Одессу грузъ, минуя желѣзную дорогу, и значительно дешевле.

Главныя мѣры, предпринимаемыя желѣзною дорогою, были слѣдующія:

1) Выдача ссудъ за счетъ Государственнаго банка подъ грузъ, идущій къ желѣзной дорогѣ, въ мѣстахъ погрузки его на паромы, съ отобраніемъ у отправителей подписки, предусматривающей штрафъ, въ случаѣ если грузъ минуетъ желѣзную дорогу.

2) Соглашеніе со страховымъ обществомъ, агенты котораго уговаривали кліентовъ отправлять грузъ на желѣзную дорогу, а иногда даже отказывались страховать грузъ, минующій ее, или брали за него бо́льшую премію.

Эти мѣры примѣняются и по настоящее время. Конечно, можно не пользоваться кредитомъ черезъ посредство желѣзной дороги, но всякій другой кредитъ дороже, а безъ него торговыя операціи въ раіонѣ Днѣстра совершаться не могутъ, за отсутствіемъ капиталовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для свободнаго экономическаго развитія страны необходимо, чтобы ея произве-

денія имѣли возможность выбирать тотъ путь, который соотвѣтствуетъ ихъ природѣ, и всякія искусственныя мѣры отвлеченія ихъ съ этого пути, кромѣ свободной конкуренціи, надо признать вредными.

Въ этомъ смыслѣ освобожденіе Днѣстровскихъ грузовъ отъ опеки желѣзной дороги весьма желательно; вмѣстѣ съ тѣмъ оно могло-бы дать сильный толчекъ развитію судоходства при улучшеніи типа судовъ. По этому крайне необходимыми мѣрами являются:

1) Распространеніе ссудной операціи за счетъ Государственнаго банка на грузы, минующіе желѣзную дорогу, или организація иного дешеваго кредита.

2) Привлеченіе на Днѣстръ страховыхъ обществъ, не связанныхъ особыми условіями съ желѣзною дорогою, при чемъ желательно понизить и страховую премію.

Конечно, и при существующихъ условіяхъ типъ Днѣстровскаго судна могъ-бы совершенствоваться въ смыслѣ сообщенія ему большей крѣпости и приспособленія для перевозки хлѣбныхъ грузовъ насыпью, но этому препятствуетъ отсутствіе на Днѣстрѣ хорошаго лѣса.

Въ Россіи суда обыкновенно строятся изъ сосны, и только днище дѣлается еловое. Если сдѣлать прочное судно изъ еловаго лѣса, то оно потребуетъ скораго ремонта, такъ какъ ель менѣе плотное дерево чѣмъ сосна и гніеніе ея совершается быстрѣе; поэтому устройство изъ ели судна легкаго типа болѣе экономично, чѣмъ прочнаго, которое служило-бы такое же время, какъ и первое, много превосходя его первоначальной стоимостью.

Для устраненія этой причины, препятствующей улучшенію типа судовъ, желательно привлеченіе на Днѣстръ сосноваго лѣса, и казалось бы, что этотъ лѣсъ ближе всего получать изъ Полѣсья, откуда онъ могъ бы быть направленъ къ Могилеву, путемъ:

3) Пониженія тарифа изъ Полѣсья до Могилева на сосновый лѣсъ, и

4) Устройства желѣзнодорожной пристани въ Могилевѣ на Днѣстрѣ для пріема этого матеріала на рѣку.

Несомнѣнно однако, что для постройки хорошаго судна не достаточно имѣть только матерьялъ, а необ-

ходимы также хорошіе мастера судостроители, которые пока не выработались на Днѣстрѣ, за отсутствіемъ спроса.

Конечно, заботу о привлеченіи на Днѣстръ мастеровъ можно было бы предоставить частной иниціативѣ, но здѣсь она инертна; точно также и въ отношеніи улучшенія типа судовъ нельзя расчитывать на иниціативу мѣстныхъ дѣятелей по судоходству, а надо выработать его и дать готовый. Впрочемъ, можно было бы запретительными мѣрами добиваться улучшенія типа, но такія мѣры весьма опасны, и могутъ привести къ совершенному упадку судоходства.

Такимъ образомъ казалось-бы, что при настоящихъ условіяхъ было-бы желательно, чтобы:

5) Вѣдомство Путей Сообщенія выработало типъ судна, и построило для примѣра нѣсколько судовъ.

Для сплавнаго судоходства типъ парома вполнѣ удобенъ, и едва-ли можно придумать для этого болѣе совершенное судно; но онъ требуетъ улучшенія въ смыслѣ прочности, особенно если по Днѣстру разовьется взводное судоходство. Тогда, для расхожденія со встрѣчными судами, паромы должны будутъ останавливаться на якоряхъ, что при настоящей ихъ конструкціи не возможно. Кромѣ того, какъ уже сказано, паромы желательно приспособить для погрузки хлѣба насыпью.

Взводное судоходство, для развитія котораго въ средней части Днѣстра создадутся, съ устройствомъ пристани въ Могилевѣ, вполнѣ благопріятныя условія, уже не могло-бы удовлетвориться типомъ парома, который къ этому совершенно не приспособленъ, и повидимому, для него самымъ удобнымъ типомъ была-бы большемѣрная тихвинка такихъ размѣровъ, какъ плаваютъ на Мологѣ. Судно это удобно и для сплава, что доказывается практикой этого дѣла на Тихвинской системѣ, управляется легко, и подъемная сила его какъ разъ равна подъемной силѣ парома.

Постройка нѣсколькихъ тихвинокъ Министерствомъ Путей Сообщенія для подвозки угля къ землечерпательницамъ, которыя предполагается пріобрѣсти для

Днѣстра, дала бы толчекъ къ постройкѣ и частными лицами судовъ, годныхъ для взводнаго судоходства.

Суда большей грузоподъемности для рѣки не удобны, такъ какъ настоящія условія хлѣбной торговли при посредствѣ мелкихъ скупщиковъ, составляющихъ небольшіе транспорты, требуютъ судовъ небольшихъ размѣровъ, и, кромѣ того, большія суда потребовали-бы перехода къ буксирной тягѣ, но для такового перехода необходимо, прежде всего, достаточное количество мелкосидящихъ буксирныхъ пароходовъ, каковыхъ на Днѣстрѣ не имѣется вовсе.

Плавающіе въ нижней части рѣки баржи и пароходы въ отношеніи прогресса судоходства особаго значенія не имѣютъ, такъ какъ попадаютъ на Днѣстръ съ Днѣпра и Буга, вѣроятно, тогда, когда отслужили тамъ свой вѣкъ; они большею частію ветхи и глубокосидящи, слѣдовательно неудобны для Днѣстра.

Если бы на Днѣстрѣ появилось общество пароходства съ солиднымъ капиталомъ, то таковое общество поставило бы сразу вопросъ о Днѣстровскомъ судоходствѣ на надлежащую высоту. Оно легко могло бы конкурировать съ паромнымъ сплавомъ, и его присутствіе на рѣкѣ заставило бы судовладѣльцевъ улучшить типъ судна.

Если бы появились предприниматели, то подлежащимъ правительственнымъ учрежденіямъ слѣдовало бы идти на встрѣчу учрежденію такого общества, даровать ему возможныя льготы и помочь въ организаціи кредита подъ перевозимые грузы.

Устройство зимовокъ. Если вслѣдствіе предлагаемыхъ мѣръ на Днѣстрѣ появится новый флотъ изъ судовъ болѣе дорогихъ, чѣмъ плавающія нынѣ, то такой флотъ потребуетъ бо́льшаго ухода, приспособленій для ремонта и устройства по всей рѣкѣ безопасныхъ зимовокъ на плаву, ввиду того, что вытаскиваніе на берегъ судовъ разстраиваетъ ихъ крѣпленіе и вмѣстѣ съ тѣмъ дорого. Уводить на зиму весь флотъ въ нижнюю часть рѣки, гдѣ имѣются безопасныя зимовки, не выгодно, во-первыхъ потому, что для этого суда должны будутъ

раньше прекратить навигацію, изъ опасенія замерзнуть на рѣкѣ, а во-вторыхъ—для принятія перваго весенняго груза, они должны будутъ сдѣлать большой путь вверхъ, порожнемъ, упуская время полой воды, при которой сплавъ наиболѣе выгоденъ.

Переходя теперь къ вопросу о выборѣ мѣста для зимовокъ, необходимо припомнить, что наибольшее количество паромовъ зимуетъ около Варницы, гдѣ осенью происходитъ усиленная дѣятельность по перегрузкѣ хлѣба съ паромовъ на вагоны и баржи, и гдѣ поэтому ледоходъ застаетъ всегда много паромовъ. Существующія въ этой части рѣки зимовки не вполнѣ безопасны отъ ледохода, и устройство здѣсь безопасной зимовки является настоятельной потребностью; для этой цѣли можно было бы приспособить рѣку и озеро Быкъ, или же устроить затонъ въ рѣкѣ, воспользовавшись для этого островомъ противъ рѣки Быкъ.

Вторая зимовка должна быть устроена около Рыбницы, куда приходитъ съ послѣднимъ рейсомъ большое количество судовъ, подвозящихъ свекловицу къ сахарному заводу. Какъ было сказано выше, здѣсь вытаскиваются на зимовку на берегъ до 40 паромовъ; кромѣ того 20 паромовъ вытаскиваются въ Рашковѣ, находящемся нѣсколько выше Рыбницы, а такъ какъ въ Рашковѣ также предполагается устройство песочнаго завода значительныхъ размѣровъ, то число судовъ, совершающихъ къ нему послѣдній рейсъ, должно увеличиться. Они всѣ могли-бы зимовать въ Рыбницѣ, если тамъ будетъ устроена удобная зимовка.

Отсутствіе въ этой части рѣки какихъ бы то ни было зимовокъ на плаву дѣлаетъ устройство этой зимовки даже болѣе необходимымъ, чѣмъ около Варницы. Здѣсь для зимовки предполагается устроить затонъ, воспользовавшись островомъ выше желѣзнодорожнаго моста; этотъ островъ, въ верхнемъ его концѣ, проектируется соединить незатопляемою дамбою съ берегомъ; тогда въ пространствѣ, огражденномъ дамбою берегомъ и островомъ, образуется громадная водная площадь, вполнѣ безопасная отъ ледохода и удобная для зимней стоянки большого количества судовъ.

Съ технической стороны можно думать, что такой затонъ не будетъ засоряться особенно быстро, такъ какъ количество водъ, входящихъ въ него и могущихъ оставить тамъ влекомые ими наносы, будетъ незначительно по сравненію съ водами, проходящими черезъ затонъ, открытый съ верховой стороны; болѣе энергичная расчистка потребуется только въ его устьѣ.

Кромѣ этихъ двухъ зимовокъ, сооруженіе которыхъ должно быть поставлено на первую очередь, необходимо устроить зимовку для судовъ и въ Могилевѣ, гдѣ около переката Немія можно соорудить подобно предъидущему незатопляемую дамбу между находящимся здѣсь островомъ и берегомъ. Образующаяся значительная водная площадь, защищенная дамбою и островомъ, можетъ вмѣстить большое количество судовъ.

Эта зимовка будетъ имѣть важное значеніе для развитія судоходства по верхней части Днѣстра отъ Жванца до Могилева, а для средней части при развитіи взводнаго судоходства. Здѣсь будетъ наиболѣе удобное мѣсто для постройки судовъ, когда сосновый лѣсъ, привлеченный уменьшеннымъ тарифомъ, появится въ Могилевѣ, а потому здѣсь же слѣдуетъ устроить эллингъ и прочія приспособленія для постройки судовъ.

Конечно, намѣченные три затона могутъ удовлетворить Днѣстровское судоходство только временно, и съ дальнѣйшимъ его развитіемъ и увеличеніемъ числа плавающихъ судовъ, будетъ ощущаться потребность еще въ добавочныхъ затонахъ, одинъ изъ коихъ необходимо будетъ устроить въ Сорокахъ, такъ какъ это важная хлѣбная пристань, выше которой въ настоящее время почти не грузится хлѣба на суда. Если суда будутъ имѣть тамъ зимовку, то они начнутъ весною перевозку хлѣба раньше, что дастъ возможность выгодно воспользоваться высокой водой для перваго сплава

Наконецъ, желательно расчистить устье рѣки Реута, гдѣ и въ настоящее время зимуютъ суда Баптизманскаго. Эта зимовка, находясь примѣрно на серединѣ пути между Рыбницей и Варницей, при увеличеніи флота, слу-

жила-бы хорошимъ дополненіемъ къ зимовкамъ въ вышеуказанныхъ пунктахъ.

Улучшеніе судового хода. Одновременно съ осуществленіемъ мѣръ, направленныхъ къ улучшенію типа судна, необходимо озаботиться и улучшеніемъ судового хода рѣки Днѣстра.

Въ общемъ случаѣ, на судоходныхъ рѣкахъ, такое улучшеніе должно имѣть первоначальною цѣлію достиженіе удобнаго и безпрепятственнаго плаванія, хотя бы при той же осадкѣ судовъ, съ какой они плавали до улучшенія.

Въ отношеніи глубины фарватера по этому поводу можно сказать слѣдующее:

Во время мелководья обмелѣніе происходитъ весьма неравномѣрно, и обыкновенно два, три переката бываютъ значительно мельче другихъ.

Судоходство вполнѣ удовлетворяется той глубиной, которая существуетъ на большинствѣ перекатовъ, и никогда не расчитываетъ на глубину перекатовъ, выдающихся чрезмѣрнымъ обмелѣніемъ. Такъ какъ это явленіе сравнительно рѣдкое, то ни суда, ни фрахты не приспособлены къ нему, и судоходство терпитъ въ это время большіе убытки. Суда, конечно, грузятся до той осадки, какую позволяетъ глубина на большинствѣ перекатовъ, и, придя на перекатъ съ малой глубиной, должны паузиться, или ожидать его углубленія, при чемъ продолжительность рейсовъ значительно увеличивается.

Борьба съ такими чрезмѣрными обмелѣніями должна составлять предметъ первой заботы техническаго надзора, который долженъ быть снабженъ всѣми необходимыми средствами.

Обыкновенно начинаютъ съ устройства временныхъ полузапрудъ. Но на Днѣстрѣ, гдѣ имѣется много гравелистыхъ перекатовъ, на которыхъ стѣсненіемъ русла не возможно достигнуть желательнаго размыва дна, временныя полузапруды не всегда могутъ оказать благопріятное дѣйствіе. Впрочемъ, не только при гравелистомъ грунтѣ рѣчного дна, а даже при песчаномъ,

стѣсненіемъ русла не всегда достигается углубленіе фарватера: бываютъ случаи, что, послѣ устройства временныхъ сооруженій, песокъ въ стѣсненномъ руслѣ сильно разжижается и несется съ значительной быстротой, а съ верхнихъ частей переката поступаютъ съ такой же быстротой новыя количества песку, и глубина переката не увеличивается. Конечно, такіе случаи наблюдаются не особенно часто, и въ общемъ, при песчаномъ грунтѣ, временными запрудами достигается нѣкоторое углубленіе, хотя при продолжительномъ дѣйствіи этихъ сооруженій, производящихъ усиленный размывъ, вымытый песокъ можетъ отложиться ниже улучшаемаго мѣста въ такомъ количествѣ, что образуется новая мель. Во всякомъ случаѣ, какъ устройство, такъ и дѣйствіе этихъ сооруженій требуютъ значительнаго времени, въ продолженіи котораго обмелѣніе не будутъ устранено, и судоходство можетъ остановиться.

Мѣра, часто принимаемая самими судовладѣльцами и заключающаяся въ стѣсненіи русла разстановкою судовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, болѣе цѣлесообразна, такъ какъ, по достиженіи желаемой глубины, суда снимаются и усиленное передвиженіе песка прекращается.

Что касается до устройства постоянныхъ сооруженій съ цѣлію улучшенія судового хода, то они весьма дороги и требуютъ тщательнаго ремонта, особенно если имѣютъ большіе размѣры и производятъ значительное стѣсненіе русла. Если по недостатку средствъ эти сооруженія останутся на нѣкоторое время не ремонтированными, то могутъ быть обойдены водою, и тогда уже сами по себѣ будутъ представлять серьезное затрудненіе судоходству. Впрочемъ, и вполнѣ исправное сооруженіе можетъ представлять затрудненіе судоходству, если теченіе наноситъ на него суда, что легко можетъ случиться отъ неудачной проектировки, которую приходится дѣлать на основаніи опыта личнаго и чужого, и на основаніи соображеній, не имѣющихъ характера точно выраженныхъ истинъ. Вредное дѣйствіе сооруженія можетъ происходить и отъ незаконченности регулированія, въ этомъ отноше-

ніи надо имѣть въ виду, что разъ начатое регулированіе, съ цѣлію углубленія фарватера, требуетъ непрерывнаго продолженія, пока вся рѣка не будетъ заключена въ сооруженія.

Примѣръ Роны, которая имѣетъ много сходства съ Днѣстромъ, показываетъ, что на подобныхъ рѣкахъ регулированіе можетъ быть закончено и достигнуто значительное увеличеніе глубины фарватера, но лишь тогда, когда регулированіе распространится на всѣ мѣста рѣки.

Стоимость такихъ работъ на Ронѣ опредѣлилась въ 125.000 франковъ на километръ, что составитъ примѣрно около 50.000 рублей на версту.

Если-бы такимъ образомъ регулировать Днѣстръ, заканчивая послѣднимъ перекатомъ на 618 верстѣ отъ австрійской границы, то пришлось-бы затратить 30 милліоновъ рублей. Эту сумму и слѣдуетъ считать для Днѣстра предѣльною, больше которой на работы не потребуется; но ремонтъ потребуетъ ежегодныхъ ассигнованій не меньше $3^0/_0$ стоимости сооруженій, слѣдовательно около 900.000 рублей.

Такія громадныя затраты можно производить только при чрезвычайно оживленной торговой дѣятельности края и такомъ количествѣ груза, какого рѣка не въ состояніи перевезти при ея настоящемъ состояніи русла.

Въ противоположность мнѣнію о необходимости сплошныхъ работъ по всей рѣкѣ, для достиженія хорошихъ результатовъ при регулированіи, существуетъ другое, полагающее, что регулированіемъ можно улучшить отдѣльные перекаты, и что для успѣшности такого регулированія необходима только нѣкоторая осторожность въ проектированіи сооруженій, которые не должны производить размыва, а лишь содѣйствовать болѣе благопріятному размѣщенію песковъ на перекатѣ, не измѣняя его живого сѣченія. Но такъ какъ и при этомъ способѣ регулированіе производится посредствомъ сооруженій, производящихъ размывъ, то рѣшаясь примѣнить его для улучшенія отдѣльныхъ перекатовъ, все же надо имѣть въ виду, что малѣйшая

неосторожность повлечетъ за собою продолженіе работъ и новые расходы; кромѣ того, перекаты, выдающіеся плохимъ состояніемъ хода и малою глубиною, могутъ съ теченіемъ времени сами по себѣ улучшиться, а взамѣнъ того могутъ испортиться хорошіе перекаты, такъ что регулированіе отдѣльныхъ перекатовъ можетъ явиться совершенно непроизводительнымъ расходомъ.

На Днѣстрѣ выправительныя работы производились въ средней части рѣки, и одновременно съ ними должно было производиться землечерпаніе, такъ какъ грунтъ дна этой части гравелистый, трудно поддающійся размыву отъ дѣйствія сооруженій. Вслѣдствіе этой твердости грунта, образованіе новыхъ мелей, часто наблюдаемое при регулированіяхъ, здѣсь замѣчалось только въ очень немногихъ случаяхъ, и работы не требовали продолженія.

На тѣхъ перекатахъ, на которыхъ сдѣланы прорѣзи, онѣ держатся безъ замѣтныхъ измѣненій въ теченіи многихъ лѣтъ, но къ сожалѣнію, за отсутствіемъ средствъ, землечерпательныя прорѣзи еще не сдѣланы на всѣхъ перекатахъ, на которыхъ устроены сооруженія, и потому регулированіе средней части Днѣстра не можетъ считаться законченнымъ.

Эта незаконченность создаетъ большія неудобства для плаванія; напримѣръ, на нѣкоторыхъ перекатахъ неправильнымъ теченіемъ наноситъ суда на сооруженія. Такъ, въ Карлашовкѣ струя бьетъ на верхнюю полузапруду, съ лѣвой стороны рѣки; на Качаловскомъ перекатѣ суда наноситъ на продольную дамбу съ правой стороны переката, и въ нынѣшнемъ году затащило за эту дамбу даже пароходъ Піонеръ, который выбрался оттуда только благодаря помощи казенной землечерпательницы. Непаровымъ судамъ довольно трудно бороться съ этими неправильностями теченія, и потому техническій надзоръ на Днѣстрѣ озабоченъ скорѣйшимъ ихъ устраненіемъ.

Необходимо также замѣтить, что выправительныя работы на Днѣстрѣ производились въ то время, когда существовалъ только сплавъ галеровъ, которые вверхъ

не взводились, и при проектированіи этихъ работъ имѣлось въ виду развитіе буксирнаго пароходства; но оно до настоящаго времени не развилось, а галеры замѣнились паромами, которые должны подыматься вверхъ бечевою, и на этотъ способъ тяги не было расчитано при проектированіи сооруженій.

Въ виду сказаннаго, казалось бы, прежде чѣмъ приступать къ дальнѣйшимъ регуляціоннымъ работамъ на Днѣстрѣ, слѣдуетъ развить на этой рѣкѣ въ самыхъ широкихъ размѣрахъ землечерпательныя работы, для которыхъ здѣсь имѣются весьма благопріятныя условія, такъ какъ прорытыя траншеи въ верхней и средней части рѣки держатся по пяти и шести лѣтъ. Это обстоятельство позволяетъ думать, что и на тѣхъ перекатахъ, на которыхъ не устроено еще сооруженій, землечерпательныя прорѣзи будутъ сохраняться продолжительное время, и если-бы оказалось, что срокъ службы траншеи уменьшился отъ этого на половину, то и тогда было бы выгоднымъ одно землечерпаніе безъ выправительныхъ сооруженій.

Правда, прямыхъ опытовъ углубленія землечерпаніемъ перекатовъ во время мелководья на Днѣстрѣ не производилось, но практикуемая здѣсь механическая расчистка драгами даетъ весьма благопріятныя результаты, и многіе судоходчики заявляли, что въ 1899 году, когда было большое мелководье, плаваніе совершалось безъ особыхъ препятствій только благодаря такой расчисткѣ, производимой энергично инженеромъ Толвинскимъ.

Если въ мелководный годъ при помощи драгъ оказалось возможнымъ поддержать судоходную глубину, то землечерпаніемъ, которое представляетъ болѣе сильное механическое средство, чѣмъ драга, несомнѣнно можно достигнуть еще лучшихъ результатовъ, и весьма возможно, что Днѣстровское судоходство на значительное время удовлетворится этою мѣрою.

Кромѣ достаточной глубины, для судоходства необходима и соотвѣтственная ширина хода, а также возможное уменьшеніе крутыхъ извилинъ, въ которыхъ всегда существуетъ неровное теченіе, бросающее суда

изъ стороны въ сторону и затрудняющее управленіе судномъ, а иногда и набрасывающее его на камни или плотины. Улучшеній въ этомъ отношеніи тоже можно добиться землечерпаніемъ, особенно въ верхней и средней части рѣки, съ трудно размываемымъ грунтомъ.

Переходимъ теперь къ вопросу о желательныхъ судоходныхъ условіяхъ въ различныхъ частяхъ рѣки, придерживаясь дѣленія по типу плавающихъ судовъ и характеру движенія грузовъ.

Въ верхней части, отъ австрійской границы до Могилева, происходитъ сплавъ плотовъ въ большихъ размѣрахъ, и плаваютъ небольшія лодки, которыя внизъ ходятъ самоплавомъ, а кверху тянутся бечевою.

По собраннымъ свѣдѣніямъ въ этой части рѣки глубина въ обыкновенные годы бываетъ на большинствѣ перекатахъ 14 и 15 вершковъ и только на весьма немногихъ падаетъ до 10 и 9 вершковъ. Въ исключительно мелководные годы, каковъ былъ 1900 годъ, глубина на перекатахъ бываетъ и меньше, но, принимая во вниманіе качество грунта, можно быть увѣреннымъ, что поставивъ на этотъ участокъ одну землечерпательницу съ производительностью 8—10 куб. саж. въ 1 часъ работы, можно довести глубину въ мелководье до 14 вершковъ, что вѣроятно будетъ соотвѣтствовать проектированной Лохтинымъ глубинѣ $2^1/_2$ фута при О на Жванецкой рейкѣ.

Только на 3 перекатахъ съ каменнымъ дномъ: Брагѣ, Соколѣ, Макаровкѣ, придется произвести регулированіе, распредѣляя паденіе на большее протяженіе, подобно тому, какъ это сдѣлано на Свири на порогѣ Сиговецъ. Впрочемъ, на Макаровкѣ слоистая плита, повидимому, легко можетъ быть выбрана ломами, и тѣмъ достигнуто углубленіе переката. На другихъ трехъ перекатахъ съ каменнымъ дномъ, находящихся въ этой части рѣки: Хребтіевкѣ, Березовскомъ и Ушицѣ, это дно находится на значительной глубинѣ, а болѣе мелкія мѣста покрыты гравіемъ, который поддается землечерпанію.

Кромѣ улучшенія хода, въ этой части рѣки необходимо улучшить бичевникъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ,

гдѣ во время паводковъ затопляется прибрежная полоса до отвѣсной скалы, обрамляющей долину рѣки.

Это крайне необходимо вслѣдствіе того, что другіе способы тяги здѣсь не примѣняются. Впрочемъ, когда совершало рейсы Русское Общество Пароходства и Торговли, то въ этой части рѣки оно взводило порожнія суда пароходами, а груженыя спускались внизъ самоплавомъ, но буксировка судовъ здѣсь весьма затруднительна, такъ какъ скорости теченія доходятъ до 14′ въ 1 секунду.

Итакъ, улучшеніе фарватера, заключающееся въ достиженіи 14 вершковъ глубины въ мелководье, при уширеніи его въ узкихъ мѣстахъ до 10 саженъ, и улучшеніе бичевника—исчерпываютъ мѣры первой необходимости для части Днѣстра отъ Жванца до Могилева.

Достаточная ширина хода, при осадкѣ судовъ 14 вершковъ, сократитъ продолжительность рейсовъ, упорядочитъ дѣло перевозки и значительно удешевитъ ее. Она даетъ возможность появиться на этой части рѣки пассажирскому пароходству, котораго прилегающая къ рѣкѣ мѣстность ждетъ съ большимъ нетерпѣніемъ, не имѣя другихъ удобныхъ пассажирскихъ сообщеній, крайне необходимыхъ для торговли и промышленности, которыя, вслѣдствіе этого, не могутъ здѣсь свободно развиваться.

Очень можетъ быть, что даже нѣкоторыя грузы, нынѣ отправляемые по желѣзной дорогѣ, перейдутъ въ небольшомъ количествѣ на рѣку, но на хлѣбный грузъ расчитывать нельзя, такъ какъ проектируемое улучшеніе не на столько удешевитъ перевозку по рѣкѣ, чтобы измѣнить его рынки; въ Могилевѣ, отъ котораго плаваніе совершается на большихъ, глубокосидящихъ паромахъ, хлѣбъ необходимо будетъ перегружаться съ доставившихъ его лодокъ, дальнѣйшее слѣдованіе на которыхъ не выгодно, вслѣдствіе небольшой ихъ подъемной силы. Въ виду сказаннаго, поступленіе хлѣба на рѣку до Могилева можетъ произойти лишь тогда, когда верхняя часть рѣки будетъ удобна для плаванія тѣхъ же судовъ, какія плаваютъ въ средней части, и съ тойже осадкой.

Но перейдетъ-ли въ дѣйствительности хлѣбный грузъ на рѣку, предрѣшить невозможно, развѣ только для нѣкотораго количества кукурузы, которая отправляется въ Одессу. Поэтому, вопросъ, объ углубленіи верхней части Днѣстра болѣе 14 вершковъ можетъ быть предметомъ заботъ болѣе или менѣе отдаленнаго будущаго.

Къ тому времени можно вполнѣ выяснить, какимъ способомъ слѣдуетъ производить эти работы, т. е. расширеніемъ-ли землечерпанія, регулированіемъ, или плюзованіемъ. Однако попытки такого углубленія землечерпаніемъ могутъ производиться тотчасъ вслѣдъ за достиженіемъ въ верхней части сплошного хода глубиною 14 вершковъ.

Работы должны быть начаты съ нижнихъ перекатовъ, ближайшихъ къ Могилеву, и, постепенно подымаясь выше, увеличивать плесъ съ глубиною 18 верковъ, каковую, какъ увидимъ, предполагается имѣть ниже Могилева.

Очень можетъ быть, что съ нѣкотораго мѣста рѣки такое углубленіе землечерпаніемъ окажется невозможнымъ, и это послужитъ указаніемъ необходимости для выше лежащей части избрать иной способъ улучшенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ выяснится также вопросъ о зависимости перехода на Днѣстръ хлѣба отъ углубленія рѣки.

Въ средней части рѣки, отъ Могилева до Варницы, плаваютъ паромы, имѣющіе обыкновенно осадку $1^1/_4$ аршина; они подвозятъ грузы въ Варницу къ желѣзной дорогѣ и къ морскимъ баржамъ.

Въ нижнемъ концѣ этой части, отъ Лалова, плаваютъ рѣчныя баржи, которыя также подвозятъ грузы къ морскимъ баржамъ. Здѣсь осадка судовъ бываетъ еще больше—до 4,5 футъ.

При сильномъ обмелѣніи рѣки большинство перекатовъ имѣютъ глубину 16 и 18 вершковъ, и только весьма немногіе, напримѣръ Вертюжаны, обмелѣваютъ до 13 вершковъ. Въ это время и судоходство можетъ удовлетвориться глубиною 18 вершковъ, что, вѣроятно, будетъ соотвѣтствовать проектированной инженеромъ

Лохтинымъ глубинѣ $2^{3}/_{4}$ фута, при горизонтѣ воды, соотвѣтствующемъ 0 на Жванецкой рейкѣ.

Для достиженія такой глубины необходимо поставить на эту часть рѣки двѣ землечерпательницы: одну между Могилевымъ и Лаловымъ, приспособленную для работъ въ гравелистомъ грунтѣ, производительностью 10 куб. саж. въ 1 часъ работы, а другую между Лаловымъ и Бендерами, имѣющую производительность до 15 куб. саж. въ мягкомъ грунтѣ.

Несомнѣнно, что эти двѣ землечерпательницы будутъ имѣть возможность не только поддерживать глубину 18 вершковъ въ мелководье, но и уширять фарватеръ въ узкихъ мѣстахъ до 12 саж., каковая ширина должна быть признана необходимой, чтобы судоходство, особенно взводное, могло производиться безпрепятственно. При производствѣ этихъ работъ необходимо будетъ, также какъ и въ верхней части, спрямлять ходы въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ теченіе неровное. Это чрезвычайно важно для средней части Днѣстра, перекаты которой заключены въ сооруженія, при чемъ неправильности теченія еще не устранены.

Когда эти первоначальныя требованія будутъ удовлетворены, и окажется, что землечерпательницы свободны, тогда можно задаться дальнѣйшимъ углубленіемъ рѣки и на первую очередь поставить достиженіе глубины 24 вершка между Лаловымъ и Бендерами, гдѣ плаваютъ баржи, имѣющія въ порожнемъ состояніи 12 вершковъ осадки; несомнѣнно, что подъемная сила ихъ, при 18 вершкахъ осадки, будетъ ничтожна, и перевозка въ нихъ грузовъ убыточна.

Постановкою судовъ на щиты упомянутая глубина всегда достигалась въ мелководные годы; поэтому можно думать, что при посредствѣ землечерпанія 24 вершка глубины могутъ быть достигнуты сравнительно легко. Замѣтимъ, однако, что предполагая организовать землечерпательныя работы въ широкихъ размѣрахъ, не имѣется въ виду предрѣшить вопросъ о прекращеніи на Днѣстрѣ регуляціонныхъ работъ. И ремонтъ существующихъ сооруженій всегда долженъ производиться весьма тщательно, что же касается до

новыхъ регулированій, то наиболѣе плохой перекатъ въ регулированной части—Вертюжаны требуетъ только землечерпательной прорѣзи, и тогда вѣроятно, безъ дополнительныхъ сооруженій будетъ вполнѣ удобенъ для судоходства. Въ нерегулированной части самый плохой перекатъ Попенки, а затѣмъ Гояны, Гормацкое, Роги, Маловатое.

Если-бы оказалось, что для улучшенія фарватера отъ Лалова до Бендеръ одного землечерпанія недостаточно, то это скорѣе всего случится на перечисленныхъ перекатахъ, и Кіевскимъ округомъ Путей Сообщенія уже составлены смѣты на улучшеніе этихъ перекатовъ, и произведены нѣкоторыя выправительныя работы въ Попенкахъ и Гоянахъ.

Однако предрѣшить, гдѣ именно окажется надобность въ регулированіи—невозможно, и потому эти работы въ общую смѣту не вводятся, но ихъ можно производить по особымъ проектамъ, составленнымъ впослѣдствіи для тѣхъ перекатовъ, для которыхъ недостаточность одного землечерпанія вполнѣ выяснится.

Такимъ образомъ, мѣры, которыя необходимо предпринять въ средней части Днѣстра, слѣдующія:

1) ремонтъ существующихъ сооруженій;

2) землечерпаніе, на основаніи вышеизложенныхъ соображеній.

На нижнемъ участкѣ рѣки, отъ Варницы до Маяковъ, имѣется десять перекатовъ: Варница, Парканы, Бендеры, Кицканы, Терновка, Тирасполь, Суклея, Карагашъ, Слободзея и Херсонскія Чобручи. Въ остальной части рѣка вполнѣ удобна для плаванія каботажныхъ судовъ.

На этихъ перекатахъ общая длина мѣстъ съ глубиной меньше 6 футовъ, въ низкую воду,— около 5 верстъ. Прорытіе ихъ землечерпательною машиною до 6-ти футовой глубины, при ширинѣ траншеи до 20 саженъ, вполнѣ возможно. Если при этомъ углубить Днѣстровскій баръ тоже до этой глубины, опыты чего уже производились, то получится отъ Бендеръ до Одессы сплошной водный путь для каботажныхъ су-

довъ, дешевая доставка по которому можетъ привлечь грузы, и они пойдутъ въ Одессу не по желѣзной дорогѣ, а водою, и вмѣстѣ съ тѣмъ на Днѣстрѣ могутъ появиться солидныя пароходныя компаніи.

Для производства этихъ работъ достаточно одной землечерпательницы съ производительностью до 15 куб. саж. въ 1 часъ работы, снабженной рефулеромъ, при помощи котораго, можно было-бы отводить грунтъ на разстояніе до 250 саженъ отъ борта машины и насыпать его туда, гдѣ желательно уменьшеніе глубины или насыпка берега.

Изъ всѣхъ десяти перекатовъ наиболѣе длинный Бендерскій, имѣющій длину больше 2 верстъ, а по неудобству для плаванія наиболѣе неудовлетворителенъ Тираспольскій перекатъ. На этихъ перекатахъ землечерпательныя работы можно было-бы соединить съ регуляціонными, оградивъ русло сооруженіями, за которыя насыпать вынимаемый изъ рѣки грунтъ.

Улучшеніе бара Днѣстра можно производить тою же землечерпательницей, но въ этомъ отношеніи опытъ показалъ, что прорѣзь, сдѣланная на барѣ довольно быстро заносится, и для того, чтобы глубина сохранялась значительное время, необходимо устройство дамбъ, ограждающихъ прорѣзь. Управленіемъ Одесскаго Порта составленъ проектъ такихъ сооруженій, при чемъ предполагалось воспользоваться не главнымъ русломъ, а протокомъ, такъ называемымъ Таранчукомъ Суровцова, въ устьѣ котораго устроить двѣ дамбы и довести ихъ до глубины 8 футъ. Копія проектовъ этихъ сооруженій прилагается къ настоящему отчету. Кромѣ устройства этихъ дамбъ, тѣмъ же проектомъ предполагается углубленіе Чигирской мели на Днѣстровскомъ лиманѣ, и устройство около этой прорѣзи дамбы, съ той стороны, съ которой можно ожидать заноса.

Такимъ образомъ, для нижней части Днѣстра проектируются слѣдующія работы:

1) землечерпаніе;

2) устройство регуляціонныхъ сооруженій на Бендерскомъ и Тираспольскомъ перекатахъ и продольныхъ дамбъ въ устьѣ Днѣстра и на Чигирской мели.

Въ порядкѣ постепенности слѣдуетъ сначала произвести улучшеніе нижней и средней части рѣки, а верхняя часть можетъ быть поставлена на вторую очередь, такъ какъ хлѣбные грузы этого раіона нашли себѣ выходъ по другимъ путямъ и не особенно нуждаются въ перевозкѣ по Днѣстру, а гипсъ и лѣсной матеріалъ перевозятся сравнительно удобно и при современномъ состояніи рѣки. Въ виду этого, первоначально всѣ четыре землечерпательницы могутъ быть поставлены на среднюю и нижнюю часть Днѣстра, на работы по углубленію русла и затоновъ.

Къ работамъ по улучшенію хода должно также отнести и выемку карчей, которыхъ весьма много находится въ нижней части рѣки, начиная отъ Лалова.

Работающая на рѣкѣ карчеподъемница не въ состояніи одна удовлетворительно обслуживать Днѣстръ; необходимо пріобрѣсти еще другую и развить въ значительной степени карчевныя работы, и Кіевскій Округъ Путей Сообщенія, сознавая это положеніе, уже озаботился постройкой новаго карчевальнаго снаряда.

Улучшеніе Днѣстра для международныхъ сношеній. 1 Іюня 1901 года въ австрійскомъ рейхсратѣ прошелъ законопроектъ о постройкѣ новыхъ австрійскихъ водныхъ путей.

Этимъ закономъ предположено соединить каналами рѣки: Дунай, Эльбу, Одеръ, Вислу, Днѣстръ, и провести вѣтвь на Броды, отдѣляющуюся отъ канала Висла—Днѣстръ у мѣстечка Сондова-Вишня.

Каналы проектированы для плаванія судовъ, имѣющихъ длину 58 метровъ, ширину 8 метровъ, и осадку 1,8 метра. Подробное описаніе ихъ, составленное инженеромъ Жерве, помѣщено въ журналѣ Министерства Путей Сообщенія за 1901 годъ, книга 8.

Повидимому, австрійское правительство интересуется больше вѣтвью на Броды, чѣмъ соединеніемъ съ Днѣстромъ, полагая, что эта вѣтвь будетъ служить для соединенія средне-западно-европейскихъ водныхъ путей съ будущими русскими каналами въ направленіи къ Кіеву, и этимъ путемъ пойдутъ необработан-

ные продукты южной Россіи въ среднюю и западную Европу.

Для Днѣстровскаго раіона включеніе Днѣстра въ эту сѣть водныхъ путей весьма важно, такъ какъ грузы его получатъ возможность идти по дешевому водяному пути на сѣверные заграничные рынки: Кенигсбергъ, Данцигъ и другіе, а также транзитомъ черезъ Австрію на русскіе рынки, какова, напримѣръ, Варшава.

Если русское правительство устроитъ отъ мѣстечка Броды соединительный каналъ къ Припяти, то грузы Днѣстровскаго раіона могутъ попадать воднымъ путемъ и въ обширный раіонъ Днѣпра. Замѣтимъ, однако, что соединеніе Днѣстра какъ съ Вислой, такъ и съ Днѣпромъ можетъ быть осуществлено и внутри Россіи безъ участія Австріи.

Повидимому австрійское правительство еще не остановилось окончательно на выборѣ направленія канала къ Днѣстру, который предполагается сдѣлать лишь по соглашенію съ Россіей, и казалось, что для нашего отечества такой каналъ имѣлъ бы значеніе лишь въ томъ случаѣ, если австрійская часть Днѣстра отъ конечнаго пункта канала до русской границы будетъ капитально улучшена или канализирована; въ противномъ случаѣ, варіанты, оканчивающіе этотъ каналъ у Галича, для Днѣстровскаго раіона значенія не имѣютъ.

Конечно, если съ австрійской стороны Днѣстръ будетъ вполнѣ судоходенъ, то и верхняя часть русскаго протяженія этой рѣки должна быть также капитально улучшена, иначе движеніе грузовъ вверхъ по рѣкѣ будетъ затруднительно, и едва ли они пойдутъ по этому направленію.

Такимъ образомъ, чтобы Днѣстровскіе грузы направились черезъ Австрію, необходимо затратить значительныя суммы на капитальное улучшеніе верхней части русскаго протяженія Днѣстра, которое настоящими предположеніями объ его улучшеніи не предусматривается. Если необходимость такого улучшенія можно будетъ предвидѣть, то потребуются спеціальныя изысканія и составленіе особаго проекта.

Но съ другой стороны, едва-ли для Австріи нуженъ Днѣстровскій путь, ибо она для своихъ грузовъ имѣетъ уже удобный водный путь къ Черному морю черезъ Дунай, къ которому, также какъ и къ Днѣстру, примыкаютъ проектированные каналы, и къ которому, кромѣ того, устроено много шоссейныхъ путей. Конечно, въ этомъ отношеніи значеніе Днѣстровскаго воднаго пути будетъ зависить отъ соглашенія Австріи съ Россіей, но трудно думать чтобы Австрія захотѣла измѣнить направленіе своихъ грузовъ по Дунаю на Днѣстровское. Такимъ образомъ, Днѣстровскій путь будетъ имѣть значеніе только для русскихъ грузовъ, и потому достиженіе выгоднаго соглашенія для Россіи будетъ затруднительно.

Во всякомъ случаѣ, вопросъ объ устройствѣ международнаго Днѣстровскаго воднаго пути можетъ быть рѣшенъ только путемъ соглашенія Австріи и Россіи, и только послѣ такого соглашенія будетъ своевременно приступать къ составленію техническаго проекта, потому, что послѣдній долженъ быть вполнѣ согласованъ съ упомянутымъ соглашеніемъ.

VI.

Заключеніе.

Днѣстръ протекаетъ въ предѣлахъ Россійской Имперіи—775 верстъ. Съ правой стороны къ нему прилегаетъ Бессарабская губернія, а съ лѣвой Подольская и Херсонская. Такимъ образомъ, по географическому положенію онъ призванъ обслуживать плодороднѣйшій и густо населенный край, произведенія котораго по своимъ природнымъ свойствамъ предпочитаютъ водяную перевозку

Казалось бы, что при столь благопріятныхъ условіяхъ судоходная дѣятельность на рѣкѣ должна развиться въ широкихъ размѣрахъ, между тѣмъ въ дѣйствительности такого развитія не замѣчается, и общее количество груза, какъ десять лѣтъ назадъ, такъ и въ настоящее время, колеблется около 12 милліоновъ пудовъ, при чемъ хлѣбный грузъ сталъ замѣняться гипсомъ.

Верхняя часть Днѣстра, до Могилева, въ естественномъ состояніи затруднительна для плаванія, имѣя въ мелководье глубины до 7 вершковъ; она служитъ преимущественно для сплава австрійскаго лѣса, хлѣбный же грузъ этого раіона на рѣку совершенно не поступаетъ; онъ уже много лѣтъ тому нашелъ себѣ выходъ къ Волочисской вѣтви и къ австрійскимъ желѣзнымъ дорогамъ и въ переработанномъ на муку видѣ успѣшно выдерживаетъ длинную гужевую подвозку къ этимъ линіямъ; впрочемъ, до устройства Новоселицкой вѣтви, нѣкоторая часть его все-таки поступала на Днѣстръ, но теперь этотъ грузъ уже совершенно избѣгаетъ рѣки.

Въ средней части рѣки судоходство происходитъ на непрочныхъ паромахъ, дающихъ легко течь, при чемъ неизбѣжна подмочка груза. Не защищенный так-

же отъ дождей, грузъ при перевозкѣ водою портится, и лишь кукуруза выдерживаетъ такую перевозку. Прибывъ въ Варницу, хлѣбъ ожидаетъ погрузки въ вагоны около 10 дней, и поэтому до Одессы идетъ болѣе двухъ недѣль.

Подвозка гужемъ до станцій желѣзной дороги, даже на значительное разстояніе, является въ обыкновенныхъ случаяхъ болѣе выгодною, какъ въ отношеніи скорости, такъ и въ отношеніи сохраненія качества хлѣба. Поэтому половина хлѣбнаго груза раіона средней части Днѣстра подвозится къ станціямъ желѣзной дороги, а въ мѣстахъ пересѣченія рѣки съ желѣзною дорогою, въ Могилевѣ и Рыбницѣ, онъ совершенно уже не попадаетъ на рѣку, и эти двѣ станціи отправляютъ до 6 милліоновъ пудовъ хлѣба.

Въ нижней части рѣки грузооборотъ составляетъ не болѣе одной четверти грузооборота средней части, т. е. около 3 милліоновъ пудовъ, остальныя три четверти перехватываются желѣзною дорогою въ Варницѣ, что дѣлается при посредствѣ Государственнаго Банка, открывшаго дешевый кредитъ грузамъ, переходящимъ на желѣзную дорогу; такая мѣра оказалась вполнѣ дѣйствительной, такъ какъ торговыя операціи въ раіонѣ Днѣстра совершаются въ кредитъ, и Днѣстровскій грузъ, болѣе нуждается въ дешевомъ кредитѣ, чѣмъ въ дешевомъ фрахтѣ. Между тѣмъ перевозка отъ Варницы въ Одессу, по современному состоянію рѣки, возможна и имѣетъ большія выгоды въ томъ отношеніи, что грузъ, прибывшій въ Одессу водою, можетъ оставаться на баржахъ до двухъ недѣль, выжидая цѣнъ, и не требуетъ расхода на выгрузку и храненіе, а проданный, онъ можетъ изъ баржи прямо поступить на заграничный пароходъ.

Уклоненіе Днѣстровскихъ грузовъ отъ пути, назначеннаго имъ самою природою, сопровождается значительными накладными расходами, которые повышаютъ стоимость доставки ихъ на Одесскій рынокъ, и тѣмъ уменьшаютъ мѣстную цѣну хлѣба, а это въ свою очередь задерживаетъ развитіе сельскаго хозяйства, которое здѣсь ведется самымъ первобытнымъ способомъ.

Между тѣмъ, желѣзная дорога, привлекая къ себѣ Днѣстровскій грузъ, уже не въ силахъ добросовѣстно выполнить принятыя на себя обязанности. Какъ главная линія, такъ и вѣтви ея загружены болѣе пропускной способности, и къ одной Одессѣ ежегодно проходитъ по главной линіи до 100 милліоновъ пудовъ. Громадныя залежи, повторяющіяся ежегодно на всѣхъ ея станціяхъ, представляютъ большое бѣдствіе для отправителей; вмѣстѣ съ тѣмъ ненормальное положеніе вопроса о перевозкѣ Днѣстровскихъ грузовъ вредно отражается на благосостояніи края.

Въ виду этого, мѣры, направленныя къ привлеченію рѣчнаго груза на желѣзную дорогу, должны быть пріостановлены, и операція выдачи ссудъ за счетъ Государственнаго Банка распространена на всѣ грузы, независимо отъ пути ихъ слѣдованія; желательна лишь свободная конкуренція путемъ пониженія тарифныхъ ставокъ, для регулированія рѣчныхъ фрахтовъ; а взамѣнъ того должны быть созданы условія, удобныя для развитія рѣчной перевозки, и прежде всего въ этомъ отношеніи слѣдуетъ обратить вниманіе на улучшеніе судовъ, въ смыслѣ прочности и удобства перевозки, при чемъ желательно приспособить ихъ для перевозки хлѣба насыпью. Суда на Днѣстрѣ строятся изъ плохого еловаго австрійскаго лѣса, и нѣтъ разсчета давать имъ прочное крѣпленіе, ибо срокъ службы дорогого, прочнаго судна едва ли будетъ больше, чѣмъ дешеваго парома, легкой конструкціи. Такимъ образомъ, для возможности прогресса въ судостроеніи необходимо привлеченіе на Днѣстръ хорошаго русскаго сосноваго лѣса, который легче всего доставить сюда изъ Полѣсья. Попутно этотъ лѣсъ шелъ бы и для потребленія мѣстнаго раіона и вытѣснилъ съ Днѣстровскихъ рынковъ плохой еловый лѣсъ, которымъ снабжаетъ Австрія сосѣднія русскія губерніи. Что же касается до самой конструкціи судовъ, то примѣръ постройки хорошихъ судовъ Вѣдомствомъ Путей Сообщенія, для подвозки угля къ землечерпательницамъ, помогъ бы преодолѣть въ этомъ отношеніи инерцію судопромышленниковъ.

Привлеченіе русскаго лѣса должно быть сдѣлано путемъ уменьшенія тарифовъ на его перевозку отъ Полѣсья до Могилева, а въ Могилевѣ устроена желѣзнодорожная вѣтвь къ рѣкѣ и пристань для пріема этого груза. Устройство пристани вмѣстѣ съ тѣмъ откроетъ Днѣстровскому грузу новыя рынки, Кенигсбергъ и Данцигъ, и вызоветъ потребность во взводномъ судоходствѣ. Кстати замѣтимъ, что для привлеченія на рѣку цѣнныхъ грузовъ, составляющихъ нынѣ предметъ гужевой перевозки балагулами, необходимо уменьшить съ нихъ рѣчной сборъ, могущій иногда въ 10 разъ превысить фрахтъ.

При появленіи на Днѣстрѣ хорошихъ судовъ, явится настоятельная потребность въ устройствѣ удобныхъ зимовокъ для нихъ по всей рѣкѣ, каковыя имѣются только въ нижней ея части.

Прежде всего зимовки необходимы въ Рыбницѣ и Бендерахъ, куда совершаются послѣдніе осенніе рейсы паромовъ, и гдѣ ледоходъ всегда застаетъ много судовъ. Кромѣ того, желательны зимовки въ Сорокахъ и въ Могилевѣ, откуда большинство судовъ начинаетъ первый весенній рейсъ. Затонъ, устроенный въ Могилевѣ для зимовки судовъ, имѣлъ бы значеніе и для плаванія по верхней части рѣки, а также здѣсь могла бы производиться постройка судовъ, когда на Днѣстрѣ появится сосновый лѣсъ. Наконецъ, желательно приспособить для зимовки устье рѣки Реута, гдѣ иногда зимуютъ суда Баптизманскаго.

Одновременно съ проектируемыми мѣрами необходимо предпринять улучшеніе судоваго хода, и оно можетъ имѣть первоначальною цѣлью достиженіе удобного и безопаснаго плаванія при той осадкѣ, при которой плаваніе происходитъ въ настоящее время.

При этомъ условіи наименьшая судоходная глубина для части рѣки выше Могилева опредѣляется въ 14 вершковъ, а для части рѣки между Могилевымъ и Варницею въ 18 вершковъ; впрочемъ, въ нижнемъ концѣ этой части отъ Лалова, желательно имѣть глубину до 24 вершковъ. Что касается до нижней части рѣки, то въ видахъ привлеченія на нее грузовъ, уходящихъ

нынѣ на желѣзную дорогу, необходимо дать ей глубину 6′ при низкой водѣ; такую же глубину слѣдуетъ поддерживать и на Днѣстровскомъ барѣ, что даетъ возможность морскимъ баржамъ увозить хлѣбный грузъ изъ Варницы въ Одессу водянымъ путемъ, даже при малой водѣ.

Ширина ходовъ, удовлетворяющая современное судоходство, опредѣляется для верхней части въ 10 саж., для средней въ 12 сажень и для нижней 20 сажень, при чемъ извилистые ходы должны быть выпрямлены.

Въ порядкѣ постепенности, первоначально должно быть произведено улучшеніе средней и нижней части рѣки, а затѣмъ приступлено къ улучшенію верхней, которая въ настоящее время менѣе нужна для прилегающихъ къ ней мѣстностей, чѣмъ первыя.

Проектируемаго улучшенія судоваго хода предполагается достигнуть приведеніемъ въ исправное состояніе выправительныхъ сооруженій, возведенныхъ до сего времени на Днѣстрѣ, и широкимъ развитіемъ землечерпательныхъ работъ, такъ какъ опытъ указываетъ на продолжительное сохраненіе прорѣзей въ Днѣстровскомъ днѣ. Для этихъ работъ необходимо пріобрѣсти четыре землечерпательницы, снабженныя рефулеромъ, лонкулуарами и шаландами, и два парохода. На Тираспольскомъ и Бендерскомъ перекатахъ, имѣющихъ неустойчивый характеръ, проектируемыя длинныя и глубокія прорѣзи предполагается закрѣпить выправительными сооруженіями, и пространство между ними и берегомъ засыпать землею, вычерпанною при углубленіи хода.

Если для достиженія намѣченныхъ судоходныхъ условій на нѣкоторыхъ перекатахъ одного землечерпанія окажется не достаточнымъ, то впослѣдствіи могутъ быть проектированы въ помощь землечерпанію выправительныя работы. Не предрѣшая вопроса гдѣ таковыя потребуются, укажемъ на перекаты Попенки, Гояны, Гормацкое, Роги, Маловатое, какъ на наиболѣе затруднительные; проекты ихъ улучшенія уже составлены Кіевскимъ Округомъ Путей Сообщенія.

Необходимаго углубленія Днѣстровскаго бара и

лимана предполагается достигнуть исполненіемъ проекта, составленнаго Управленіемъ Новороссійскихъ Коммерческихъ портовъ.

По достиженіи всѣхъ намѣченныхъ улучшеній, можно приступить къ постепенному увеличенію длины плеса съ 18-ти вершковой глубиной вверхъ отъ Могилева, углубляя послѣдовательно перекаты, начиная съ ближайшихъ къ этой пристани. Но эти работы будутъ уже предметомъ заботъ болѣе или менѣе отдаленнаго будущаго.

Кромѣ указанныхъ работъ по углубленію фарватера Днѣстра, въ нижней части рѣки необходимо усилить работы по выемкѣ карчей, которыя здѣсь сильно затрудняютъ судоходство; въ виду чего Кіевскій Округъ Путей Сообщенія уже озаботился пріобрѣтеніемъ новой карчевницы.

Всѣ техническія улучшенія не предотвратятъ, однако, возможности остановокъ судовъ на перекатахъ, которыя могутъ происходить вслѣдствіе перегрузки судовъ и служить причиною порчи перекатовъ, причиняя вмѣстѣ съ тѣмъ большіе убытки судопромышленникамъ.

Въ этомъ отношеніи замѣтимъ, что горизонтъ Днѣстра подвергается быстрымъ и частымъ колебаніямъ, и для устраненія ошибокъ въ погрузкѣ судовъ, слѣдуетъ учредить ежедневныя телеграфныя сообщенія о состояніи горизонта изъ Галича въ Австріи къ главнымъ Днѣстровскимъ пристанямъ (Жванецъ, Могилевъ, Сороки, Каменка, Рыбница, Лалово, Дубоссары).

Принятіе мѣръ, предложенныхъ въ настоящемъ отчетѣ, возвратитъ на рѣку ушедшіе съ нея грузы, судоходное дѣло оживится, и перевозка хлѣба въ средній урожайный годъ можетъ возрасти до 18 милліоновъ пудовъ.

Въ виду того, что произведенія Днѣстровскаго раіона пойдутъ тѣмъ путемъ, который соотвѣтствуетъ ихъ природнымъ свойствамъ, громоздкости и дешевизнѣ, увеличеніе хлѣбныхъ запашекъ станетъ болѣе выгоднымъ и вызоветъ повышеніе культуры, разовьется огородни-

чество, увеличится добыча камня, гипса и такъ далѣе.

Желѣзная дорога, взамѣнъ потерянныхъ дешевыхъ грузовъ, получитъ болѣе дорогіе грузы обрабатывающей промышленности, въ которыхъ съ экономическимъ ростомъ Приднѣстровья разовьется бо́льшая потребность.

VII.

Исчисленіе стоимости предполагаемыхъ улучшеній Днѣстра.

СМѢТА

на улучшеніе Днѣстра.

Статьи расцѣночной вѣдомости.	Наименованіе работъ.	Количество.	По цѣнѣ. Рубли.	К.	На сумму. Рубли.	К.	Примѣчаніе.
	Статья I.						
	Расходы единовременные:						1) Стоимость одной версты 55000 р. взята по соображенію съ количествомъ береговой обдѣлки на основаніи № 8 и № 9 расцѣнки. 2) Согласно смѣтѣ Кіевскаго Округа П. С., но безъ землечерпательныхъ работъ. 3) Работы предположены къ производству по приказанію Его Сіятельства Господина Министра Путей Сообщенія. 4) Сумма опредѣлена изъ смѣты Управленія Новороссійск. Коммерч. Портовъ, но безъ землечерп. работъ и 4% на администрацію.
8 и 9	1) Регулированіе Бендерскаго переката, погонныхъ верстъ . . . . . (см. примѣчаніе 1).	3,7	55000	—	203500	—	
9	2) Регулированіе Тираспольскаго переката, погонныхъ верстъ	2,3	65000	—	149500	—	
	3) Устройство затона въ Рыбницѣ . . . . . (см. примѣчаніе 2).	—	—	—	112657	47	
10	4) Устройство затона около Бендеръ у Гурабыколуя	—	—	—	174640	27	
	5) Предотвращеніе размыва бичевника Днѣстра въ урочищѣ „Провалъ“ (Бессарабской губ.) . . . . (см. примѣчаніе 3).	—	—	—	60000	—	
	6) Улучшеніе бара и Днѣстровскаго лимана. . (см. примѣчаніе 4).	—	—	—	291200	03	
	7) 15% на непредвидѣнные расходы.	—	—	—	148724	67	
	8) 5% всей суммы на администрацію и контроль	—	—	—	57011	12	
	Итого	—	—	—	1197233	56	
1	9) Пріобрѣтеніе землечерпательнаго каравана .	—	—	—	800300	—	
	Всего	—	—	—	1997533	56	
	Округляя:	—	—	—	2000000	—	

Два милліона рублей.

Статьи расценочной вѣдомости.	Наименованіе работъ.	Количество.	По цѣнѣ. Рубли.	К.	На сумму. Рубли.	К.	Примѣчаніе.
	Статья II.						
	Расходы ежегодные:						
	1) Содержаніе и дѣйствіе землечерпательницъ:						
2	съ рефулеромъ . . .	1	31172	20	31172	20	
3	„ лонкулуарами. .	3	20892	20	62676	60	
5	2) Содержаніе шаландъ.	12	440	—	5280	—	
	3) Добавочные рабочіе для выгрузки шаландъ. .	—	—	—	2000	—	
6	4) Содержаніе угольныхъ баржъ	4	675	—	2700	—	
	5) Приспособленія для отвода грунта: щиты и т. п.	—	—	—	5000	—	
	6) Карчеподъемныя работы и выемка камней. .	—	—	—	10000	—	
	7) Содержаніе и дѣйствіе пароходовъ:						
4	буксирныхъ.	2	17913	—	35826	—	
	инспекторскаго . . . (см. примѣчаніе 5).	—	—	—	7000	—	5) По примѣру прошлыхъ лѣтъ.
	8) Текущій ремонтъ сооруженій.	—	—	—	15000	—	
	9) Обстановка рѣки предостерегательными знаками.	—	—	—	15000	—	
	10) Содержаніе водомѣрныхъ постовъ	—	—	—	2000	—	
	11) Сообщенія о горизонтѣ воды телеграммами изъ Галича.	—	—	—	1000	—	
	12) Составленіе документовъ техническаго контроля	—	—	—	8000	—	
	13) Непредвидѣнные расходы.	—	—	—	7345	20	
	Итого	—	—	—	210000	—	

Всего потребно въ одинъ годъ на содержаніе Днѣстра двѣсти десять тысячъ рублей, кромѣ расходовъ на администрацію.

Примѣчаніе. Расходы второй очереди сей смѣтой не предрѣшаются.

РАСЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

по улучшенію Днѣстра.

№ по порядку	Наименованіе работъ.	§§ уточнат положенія.	Количество.	По цѣнѣ. Рубли.	К.	На сумму. Рубли.	К.	Примѣчаніе.
1	Пріобрѣтеніе землечерпательнаго каравана:							
	а) Самоходная землечерпательница, снабженная рефулеромъ, отводящимъ грунтъ на разстояніе 250 саж. отъ борта, приспособленная также для работы въ шаланды, съ произволительностью до 15 кубическихъ саженъ въ 1 часъ работы въ мягкомъ грунтѣ.	—	1	120000	—	120000	—	
	б) Самоходныя землечерпательницы, снабженныя лонкулуарами на поворотныхъ кранахъ, отводящими грунтъ на разстояніе 12 саж. отъ борта, приспособленныя также для работы въ шаланды, съ производительностью до 10 кубическихъ саж. въ 1 часъ работы въ гравелистомъ грунтѣ, и до 15 кубич. саж. въ мягкомъ грунтѣ	—	3	105000	—	315000	—	
	в) Двѣнадцать землеотвозныхъ шаландъ, вмѣстительностью около 3 куб. саженъ каждая .	—	12	15000	—	180000	—	
	г) Два сильныхъ парохода для буксировки карановъ	—	2	75000	—	150000	—	
	д) Расходы на пріемку въ размѣрѣ 2% стоимости, всего 765.000×0,02=	—	—	—	—	15300	—	
	е) Четыре баржи для подвозки угля къ землечерпательницамъ . . .	—	4	5000	—	20000	—	
	Итого . . .	—	—	—		800300		

№ по порядку	Наименованіе работъ.	Количество.	Число мѣсяцевъ.	Мѣсячное жалованье Рубли.	К.	Сумма. Рубли.	К.	Примѣчанія.
2	Содержаніе землечерпательницы съ рефулеромъ въ 1 годъ:							
	а) Служащіе:							
	Багермейстеръ. . .	1	12	100	—	1200	—	
	Боцманъ.	1	12	35	—	420	—	
	Старшій матросъ. .	1	12	30	—	360	—	
	Матросы.	12	7	20	—	1680	—	
	Машинистъ.	1	12	80	—	960	—	
	Помощн. машиниста.	1	12	50	—	600	—	
	Кочегары	6	7	25	—	1050	—	
	Кохъ	1	7	25	—	175	—	
	Итого содержаніе служащихъ	—	—	—	—	6445	—	
		SS урочнаго положенія. Количество.		По цѣнѣ. Рубли.	К.	На сумму. Рубли.	К.	
	б) Топливо:							
	Предполагая, что землечерпательница будетъ въ дѣйствіи 180 рабочихъ дней по 20 рабочихъ часовъ въ день, и въ одинъ часъ работы будетъ сжигать 20 пуд. угля, а въ 1 часъ поддержки пара — 2 пуда, годовое количество потребнаго угля будетъ: 180 [20 × 20 + 4 × 2] = = ... пуд.:	—	73440	—	25	18360	—	
	в) Смазка: 2% стоимости топлива 18,360 × 0,02 = ...	—	—	—	—	367	20	
	г) Ремонтъ: 5% стоимости машины 120.000 × 0,5 = ...	—	—	—	—	6000	—	
	А всего въ общей суммѣ ежегодно	—	—	—	—	31172	20	

№ по порядку	Наименованіе работъ.	Количество.	Число мѣсяцевъ.	Мѣсячное жалованіе. Рубли.	К.	Сумма. Рубли.	К.	Примѣчанія.
3	Содержаніе землечерпательницы съ лонкулуаромъ въ одинъ годъ:							
	а) Служащіе:							
	Багермейстеръ. . .	1	12	100	—	1200	—	
	Боцманъ.	1	12	35	—	420	—	
	Старшій матросъ. .	1	12	30	—	360	—	
	Матросы.	12	7	20	—	1680		
	Машинистъ	1	12	80	—	960	—	
	Помощн. машиниста	1	12	50	—	600	—	
	Кочегары	4	7	25	—	700	—	
	Кохъ	1	7	25	—	175	—	
	Итого содержаніе служащихъ:	—	—	—	—	6095	—	
		§§ урочнаго положенія.	Количество.	По цѣнѣ. Рубли.	К	На сумму. Рубли.	К.	
	б) Топливо:							
	Предполагая, что землечерпательница будетъ въ дѣйствіи 180 рабочихъ дней по 20 рабочихъ часовъ въ день, при чемъ въ 1 часъ работы будетъ сжигать 10 пудовъ угля, а въ 1 часъ поддержки пара—2 пуда, годовое количество потребнаго угля будетъ: $180\ [10 \times 20 + 4 \times 2] =$ = ... пуд.:	—	37440	—	25	9360	—	
	в) Смазка: 2% стоимости топлива: $9360 \times 0{,}02 =$	—	—	—	—	187	20	
	г) Ремонтъ 5% стоимости машины $105000 \times 0{,}05 =$	—	—	—	—	5250	—	
	А всего въ общей суммѣ ежегодно по	—	—	—	—	20892	20	

№№ по порядку	Наименованіе работъ.	Количество.	Число мѣсяцевъ.	Мѣсячное жалованіе Рубли.	К	Сумма. Рубли.	К	Примѣчанія.
4	Содержаніе буксирнаго парохода въ одинъ годъ:							
	а) Служащіе:							
	Командиръ	1	12	100	—	1200	—	
	Лоцманъ	1	12	35	—	420	—	
	Боцманъ	1	12	35	—	420	—	
	Матросы	8	7	20	—	1120	—	
	Машинистъ	1	12	80	—	960	—	
	Помощн. машиниста	1	12	50	—	600	—	
	Кочегары	4	7	25	—	700	—	
	Кохъ	1	7	25	—	175	—	
	Итого содержаніе служащихъ:	—	—	—	—	5595	—	
		§§ урочнаго положенія.	Количество.	По цѣнѣ. Рубли.	К.	На сумму. Рубли.	К.	
	б) Топливо:							
	Предполая, что пароходъ будетъ въ работѣ 12 часовъ въ сутки въ теченіи 200 сутокъ, при чемъ въ 1 часъ работы расходуетъ 12 пудовъ угля, а въ 1 часъ поддержки пара 2 пуда, годовое количество потребнаго угля составитъ: 200×12×(12+2)=пуд.:	—	33600	—	25	8400	—	
	в) Смазка: 2% стоимости топлива: 8400×0,02=	—	—	—	—	168	—	
	г) Ремонтъ: 5% заготов. стоимости парохода 75000×0,05=	—	—	—	—	3750	—	
	А всего въ общей суммѣ ежегодно по	—	—	—	—	1 913	—	

№ по порядку	Наименованіе работъ.	§§ урочнаго положенія и по соображенію.	Количество.	По цѣнѣ. Рубли.	К.	На сумму. Рубли.	К.	Примѣчанія.
5	Содержаніе землесотвозной шаланды въ годъ:							
	а) сторожъ, числомъ .	1	7 мѣс.	20	—	140	—	
	б) ремонтъ: 2% стоимости: 15000×0,02. . .	—	—	—	—	300	—	
	А всего вмѣстѣ ежегодно	—	—	—	—	440	—	
6	Содержаніе угольной баржи въ одинъ годъ:							
	а) Водоливъ, числомъ.	1	7 мѣс.	25	—	175	—	
	б) Ремонтъ: 10% стоимости баржи 5000×0,10=.	—	—	—	—	500	—	
	А всего вмѣстѣ ежегодно по.	—	—	—	—	675	—	
7	Устройство одной кубической саженп сухой кладки изъ бутоваго камня . . . . . (см. примѣчаніе 1).	—	1	35	72	35	72	1) Согласно расцѣночнымъ вѣдомостямъ Днѣстровскаго Отдѣленія.
8	Стоимость выправленія одной версты переката въ нижней части Днѣстра при большихъ береговыхъ укрѣпленіяхъ. (см. примѣчаніе 2)	—	1	65000	—	65000	—	2) Стоимость выправленія одной версты опредѣлена на основаніи отношенія Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія за № 340.
9	Стоимость выправленія одной версты переката въ нижней части Днѣстра при незначительныхъ береговыхъ укрѣпленіяхъ. . . . . (см. примѣчаніе 2).	—	1	50000	—	50000	—	
10	Устройство затона около Бендеръ, у Гурабыколуя:							
	а) Устройство регуляціонныхъ сооруженій, погонныхъ верстъ	—	2,7	50000	—	135000	—	Согласно № 9.
	б) Устройство высокой дамбы изъ сухой кладки, преграждающей доступъ въ затонъ съ верху, кубич. саж.	—	1109,75	35	72	39640	27	Согласно № 7.
	А всего вмѣстѣ по § 10 .	—	—	—	—	174640	27	

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Журналъ совѣщанія о мѣрахъ, необходимыхъ для развитія Днѣстровскаго судоходства. Совѣщаніе происходило въ гор. Сорокахъ, Бессарабской губ., 12-го іюля 1902 года, въ 5 часовъ пополудни, въ помѣщеніи Сорокской Уѣздной Земской Управы.

Предсѣдательствовалъ

Предсѣдатель Бессарабской Губернск. Земск. Управы Баронъ *А. Ф. Стуартъ.*

Участвовали:

Начальникъ Изслѣдованій рѣки Днѣстра, Инженеръ *Н. П. Пузыревскій.*
Мѣстный землевладѣлецъ, земскій дѣятель *А. И. Виноградскій.*
Предсѣдатель Правленія Сорокскаго Общества Взаимнаго Кредита *Ф. И. Алейниковъ.*
Предводитель Дворянства Сорокскаго уѣзда *В. И. Богданъ.*
Предсѣдатель Сорокской Уѣздн. Земск. Управы *А. Ф. Алейниковъ.*
Предсѣдатель Оргѣевской Уѣздн. Земск. Управы *П. М. Смоленскій.*
Членъ Сорокской Уѣздной Земской Управы *Ф. Ф. Суручанъ.*
Земскій Начальникъ Кишиневскаго уѣзда *В. В. Яновскій.*
Членъ Сорокской уѣздн. Управы *И. И. Крушеванъ.*
Членъ Правленія Сорокскаго Общества Взаимнаго Кредита *Н. А. Китросеръ.*

Почетный Гражданинъ *О. С. Недзѣльскій.*
Довѣренный пароходовладѣльца Баптизманскаго *Г. Шаганскій.*
Грузоотправитель по Днѣстру *Г. Рафаловичъ.*
Судовладѣлецъ *Г. Вербецкій.*

Судовладѣльцы и грузоотправители Днѣстра:

Израиль Циммерманъ.
Янкель Зельдинъ.
Шлема Рахлинъ.
Хаська Зельдинъ.
Шлема Шамшевичъ.
Манусъ Фирманъ.
Кисель Булахъ.
Іосифъ Шварценъ.

Обязанности Секретарей исполняли:

Завѣдующій оцѣночно-статистическимъ бюро Бессарабской Земской Управы *Б. О. Лемпертъ.*
Помощникъ Начальника Изслѣдованій Днѣстра, Инженеръ *В. М. Родевичъ.*

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель сообщилъ присутствующимъ, что вопросы, касающіеся улучшенія Днѣстра, представляли для Бессарабскаго Земства всегда жгучій интересъ. Сознавая важность этой рѣки для губерніи, дешевыя произведенія которой нуждаются болѣе въ удобномъ водяномъ пути, чѣмъ въ желѣзнодорожномъ, Земство возбуждало многократныя ходатайства объ улучшеніи Днѣстра и указало источникъ для покрытія расходовъ на этотъ предметъ. Результатомъ заботъ Земства явилось учрежденіе спеціальнаго сбора съ идущихъ по рѣкѣ грузовъ въ размѣрѣ 1% ихъ стоимости и производство за счетъ суммъ этого сбора регуляціонныхъ работъ. Работы принесли существенную пользу судоходству, и стоимость ихъ покрыта суммами сбора. Онѣ прекращены уже нѣсколько лѣтъ назадъ, а въ настоящее время серьезныхъ работъ по улучшенію Днѣстра не производится, спеціальный же сборъ взимается, обременяя судоходство. Находя, однако, что въ настоящее время Днѣстръ далеко еще не приведенъ въ состояніе удобнаго пути, Земство, по почину

А. И. Виноградскаго, вновь возбудило ходатайство передъ Министерствомъ Путей Сообщенія объ утилизаціи суммъ спеціальнаго сбора на нужды рѣки и объ учрежденіи для этой цѣли особаго рѣчного комитета. Ходатайство это было поручено Предсѣдателю Губернской Земской Управы, который былъ по этому поводу у Начальника Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ и у Господина Министра Путей Сообщенія. Начальникъ Управленія отнесся сочувственно къ мысли объ учрежденіи комитета, но осуществленіе ея полагалъ нужнымъ отложить въ виду необходимости выясненія стоимости общаго улучшенія Днѣстра, а также въ виду возможности скораго преобразованія Округовъ Путей Сообщенія, при чемъ Днѣстръ занималъ бы первенствующее положеніе въ новомъ Одесскомъ Округѣ, во главѣ котораго былъ бы поставленъ свѣдущій въ дѣлѣ улучшенія рѣкъ спеціалистъ. Министръ Путей Сообщенія выказалъ вниманіе къ дѣлу, сказавъ, что возьметъ его въ свои руки, и намѣревался лично познакомиться съ Днѣстромъ. Поѣздка Министра, однако, не состоялась. Но Министерствомъ въ настоящее время обращено серьезное вниманіе на Днѣстръ, вслѣдствіе чего и командированъ инженеръ Н. П. Пузыревскій, которому поручено изслѣдовать вопросъ объ улучшеніи Днѣстра, какъ съ технической, такъ и экономической стороны. Онъ былъ въ Земской Управѣ въ Кишиневѣ, гдѣ ему былъ предоставленъ имѣвшійся по этому дѣлу матеріалъ, а въ настоящее время имъ уже намѣчены многіе вопросы, которые онъ и доложитъ Собранію для совмѣстнаго обсужденія. Дѣломъ присутствующихъ является помочь ему и въ дальнѣйшемъ, и въ настоящемъ вопросѣ. Надо надѣяться, что дѣло улучшенія рѣки станетъ, на основаніи результатовъ командировки, на почву осуществленія со стороны Министерства Путей Сооощенія.

Послѣ этого инженеръ Н. П. Пузыревскій доложилъ слѣдующее:

«Путемъ разговоровъ и личныхъ наблюденій, я пришелъ къ убѣжденію, что естественныя судоходныя условія Днѣстра лучше судоходныхъ условій многихъ

другихъ рѣкъ, на которыхъ производится дѣятельное судоходство. Если кратковременность нашей командировки можетъ ввести въ сомнѣніе въ справедливости этого мнѣнія, то въ запискѣ инженера Лохтина: „Современныя нужды Днѣстра“ — высказывается тоже самое.

Такъ какъ В. М. Лохтинъ работалъ на Днѣстрѣ много лѣтъ, относясь весьма серьезно къ изученію вопросовъ Днѣстровскаго судоходства, то къ мнѣнію этого инженера слѣдуетъ отнестись съ должнымъ довѣріемъ. Привожу здѣсь выдержку изъ его труда, касающуюся этого вопроса. „При низкой водѣ на Днѣстрѣ, внизъ отъ Могилева, галеры идутъ безпрерывно съ осадкой 16 вершковъ, а паромы даже отъ 16 до 18 вершковъ. Наименьшая осадка мѣстныхъ судовъ составляетъ, слѣдовательно, одинъ аршинъ, а потому сплошная аршинная глубина русла р. Днѣстра въ его настоящемъ видѣ, при низкихъ водахъ, неопровержимымъ образомъ доказывается практикой того же мѣстнаго судоходства.

Обращаясь, затѣмъ, къ другимъ рѣкамъ, можно, напримѣръ, указать, что 1) на Днѣпрѣ, между Могилевомъ и Кіевомъ, 2—3 переката имѣютъ глубину по 8 вершковъ, 7 перекатовъ по 10 вершковъ, значительно большое число перекатовъ по 12 вершковъ и т. д., и несмотря на такую глубину, на этой части Днѣпра совершается ежедневное пассажирское пароходство, а также и буксирное-грузовое; 2) на Припяти—мели въ Плотахъ и Волынскомъ имѣютъ всего 7 вершковъ, 3 переката по 8 вершковъ, 4 переката по 9 вершковъ и 12 перекатовъ по 10 вершковъ, и на этой рѣкѣ точно также существуетъ постоянное пассажирское и буксирное пароходное дѣло; 3) на Вяткѣ, кромѣ перекатовъ, имѣющихъ аршинную глубину, есть нѣсколько перекатовъ съ 14 вершками и 2 по 12 вершковъ; на этой рѣкѣ работаетъ 26 пароходовъ отъ 30 до 80 силъ каждый; 4) на Камѣ, выше Перми, Фроловской перекатъ имѣетъ 12 вершковъ и болѣе пяти перекатовъ по 13 и 14 вершковъ; работаетъ здѣсь 6 пароходовъ; 5) на Волгѣ, между Тверью и Рыбин-

скомъ, три переката имѣютъ глубину по 8 вершковъ, одинъ — 10 вершковъ, 3 по 11 вершковъ и такъ далѣе. На этихъ рѣкахъ, дающихъ для движенія судовъ всего 10 и 8 вершковъ глубины, все-таки нашлось достаточно предпріимчивыхъ людей, которые даже не надѣясь на улучшеніе подобныхъ условій въ будущемъ, сумѣли приноровиться ко всѣмъ рѣчнымъ невзгодамъ, и не держатъ мѣстное судоходство въ такомъ состояніи, которое оно имѣло во времена основанія русскаго государства".

Переходя къ условіямъ плаванія по Днѣстру, отмѣтимъ, что современное судоходное состояніе его таково, что количество груза, перевозимаго по рѣкѣ, можетъ быть значительно увеличено. Однако, судоходство часто встрѣчаетъ затрудненія для плаванія, часто случаются аваріи, вслѣдствіе чего установилась весьма высокая страховая премія на грузы, повышающая и фрахтъ. Затрудненія судоходства происходятъ, главнымъ образомъ, отъ несовершенства конструкціи судовъ и оттого, что типъ судна не отвѣчаетъ современнымъ требованіямъ плаванія по рѣкѣ; оттого, что гоняясь за барышемъ, на рискъ, грузятъ болѣе, чѣмъ позволяетъ вода, въ надеждѣ на паводки.

Эту послѣднюю особенность Днѣстровскаго судоходства ничѣмъ не уничтожить, паводки будутъ существовать и тогда, когда Днѣстръ будетъ вполнѣ регулированъ; всегда будетъ существовать желаніе грузить какъ можно больше, и расчеты на паводки также часто будутъ ошибочны, причиняя убытки судопромышленникамъ. Единственною мѣрою, нѣсколько смягчающею указанное неудобство, слѣдуетъ признать учрежденіе телеграфныхъ сообщеній о состояніи воды въ Галичѣ, находящемся въ Австріи, значительно выше Жванца по рѣкѣ.

Типъ Днѣстровскаго судна—паромъ: плохо сколоченный изъ еловаго лѣса четырехугольный ящикъ, проконопаченный мохомъ. Пока такія суда строились для подъема 4000 пудовъ, это было допустимо, и они оказывались болѣе или менѣе прочными; но судно для 8000 и 10000 пудовъ, имѣя такую конструкцію, не представля

етъ уже достаточно прочнаго цѣлаго; оно можетъ перегибаться, если однимъ концомъ станетъ на мель, а другой будетъ въ водѣ, при чемъ пазы между досками разойдутся, и конопатка будетъ выпадать. Даже безъ постановки на мель, такое судно будетъ довольно быстро разстраиваться, такъ какъ при нагрузкѣ 8000 пудовъ доски въ $1^1/_2''$ толщиною, изъ которыхъ дѣлаютъ днище, будутъ прогибаться между кокорами. Грузъ, идущій въ этихъ судахъ, никогда не гарантированъ отъ подмочки.

Какъ видно изъ изложеннаго, затраты на улучшеніе судоходныхъ условій Днѣстра, въ размѣрѣ около милліона руб., принесшія вполнѣ благопріятныя результаты въ отношеніи увеличенія глубины въ рѣкѣ, не повліяли на улучшеніе типа судовъ, а лишь на увеличеніе ихъ грузоподъемности.

Если послѣдующее улучшеніе Днѣстра будетъ имѣть послѣдствіемъ только дальнѣйшее увеличеніе грузоподъемности путемъ увеличенія размѣровъ паромовъ, то едва-ли улучшеніе рѣки можно признать желательнымъ, потому, что аваріи станутъ чаще, ибо паромы большихъ размѣровъ при той же конструкціи будутъ еще менѣе прочны.

Существуетъ мнѣніе, что если будутъ благопріятныя судоходныя условія, т. е. достаточная глубина, то хорошіе типы судовъ появятся сами собою.

Но, какъ уже сказано, и въ настоящее время судоходныя условія Днѣстра лучше судоходныхъ условій многихъ рѣкъ, гдѣ плаваютъ суда хорошихъ типовъ, достаточной прочности.

Въ дополненіе къ перечисленнымъ въ началѣ изложенія рѣкамъ, можно привести еще Тихвинскую систему, гдѣ плаваютъ хорошія суда, между тѣмъ глубина въ нешлюзованной части доходитъ до 7 вершковъ. И здѣсь также малая глубина и плохія условія плаванія не были препятствіемъ къ выработкѣ хорошаго типа судна; напротивъ, они то и заставили людей подумать, какъ облегчить плаваніе, результатомъ чего явился соотвѣтственный типъ. Чѣмъ извилистѣе и хуже ходъ, тѣмъ типъ судна долженъ быть болѣе приспо-

собленъ къ управленію, имѣть снасти, якоря и т. д. Здѣсь на Днѣстрѣ катятъ огромные четырехугольные ящики, совершенно не приспособленные къ управленію, безъ якорей, и обыкновенно доходятъ благополучно. Если бы, напримѣръ, по Чагодощѣ пошелъ такой ящикъ, то едва ли бы онъ дошелъ благополучно по назначенію.

Такимъ образомъ ясно, что типъ Днѣстровскаго судна не совершенствуется не вслѣдствіе затруднительности рѣки для плаванія, а вслѣдствіе какихъ то иныхъ причинъ, которыя постараемся выяснить.

Пока не было желѣзныхъ дорогъ, обмѣнъ грузовъ былъ менѣе значителенъ, гужевая отправка была дорога, и передвиженіе груза по Днѣстру представляло по сравненію съ нею такія большія преимущества, что о какомъ-либо прогрессѣ въ этомъ отношеніи никто и не думалъ. Собственно съ возникновенія желѣзнодорожнаго дѣла, необходимость улучшенія путей сообщеній вообще стала болѣе чувствоваться человѣчествомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ для желѣзной дороги, которая въ 1863 году была доведена до Бендеръ съ вѣтвью на Варницу, желательно было перехватить весь Днѣстровскій грузъ.

Вполнѣ понимая, что пока на Днѣстрѣ будутъ плавать только галеры и паромы, весь Днѣстровскій грузъ пойдетъ черезъ Варницу по желѣзному пути, она всѣми средствами поддерживала этотъ способъ судоходства, стараясь вмѣстѣ съ тѣмъ не допустить на Днѣстрѣ никакихъ другихъ судовъ, при появленіи которыхъ обнаружилась бы возможность возить въ Одессу грузъ, минуя желѣзную дорогу, и значительно дешевле. Главныя мѣры, предпринимаемыя желѣзною дорогою, слѣдующія:

1) Выдача ссудъ за счетъ Государственнаго Банка подъ грузъ, идущій къ желѣзной дорогѣ, въ мѣстахъ погрузки его на паромы, съ отобраніемъ у отправителей подписи, предусматривающей штрафъ, въ случаѣ если грузъ минуетъ желѣзную дорогу.

2) Соглашеніе со Страховымъ Обществомъ, агенты котораго уговаривали кліентовъ отправлять грузъ на

желѣзную дорогу, а иногда даже отказывались страховать грузъ, минующій ее, или брали за него большій процентъ.

Въ виду сказаннаго, развитіе судоходства на Днѣстрѣ, при желательномъ улучшеніи типа судна, можетъ произойти лишь при разрушеніи связи между паромнымъ сплавомъ и желѣзною дорогою. Мѣры, соотвѣтствующія этому положенію, слѣдующія:

1) Распространеніе ссудной операціи за счетъ Государственнаго Банка на грузы, минующіе желѣзную дорогу, или организація иного дешеваго кредита.

2) Появленіе на Днѣстрѣ страховыхъ обществъ, не связанныхъ съ желѣзною дорогою, при чемъ желательно понизить и премію за страхованіе.

Кромѣ двухъ указанныхъ мѣръ, вытекающихъ изъ вышеприведеннаго положенія, желательно:

3) Учрежденіе Общества взаимнаго страхованія судовъ.

Этому учрежденію можно было бы дать особый уставъ, на основаніи котораго выборные отъ судовладѣльцевъ слѣдили бы за судами своихъ товарищей и имѣли право не допускать къ плаванію ветхія и непрочныя суда. Такая организація могла бы принести существенную пользу въ отношеніи постепеннаго улучшенія качествъ судовъ.

Другая причина, препятствующая улучшенію типа судовъ, есть отсутствіе хорошаго лѣса для ихъ постройки.

Въ Россіи суда строятся изъ сосны, и только днище иногда дѣлается еловое.

Если сдѣлать судно изъ еловаго лѣса, то оно не будетъ долговѣчно, потребуетъ скораго ремонта, такъ какъ ель менѣе плотное дерево, чѣмъ сосна, и гніеніе ея совершается быстрѣе. Поэтому, устройство изъ ели легкой конструкціи парома болѣе экономично, чѣмъ хорошаго судна съ прочнымъ крѣпленіемъ, которое служило бы такое же время, какъ и паромъ, превосходя его на много первоначальной стоимостью.

Для устраненія этой причины, препятсвующей улучшенію типа судовъ, желательно привлеченіе хорошаго лѣса на Днѣстръ путемъ:

4) Пониженія тарифа изъ Полѣсья до Могилева на сосновый лѣсъ;

5) Устройства желѣзнодорожной пристани въ Могилевѣ на Днѣстрѣ для пріема этого матеріала на рѣку.

Вслѣдствіе сказаннаго, прежде чѣмъ перейти къ вопросамъ объ улучшеніи Днѣстра, я находилъ бы желательнымъ обсудить въ настоящемъ засѣданіи цѣлесообразность предполагаемыхъ мѣръ и найти способы къ ихъ осуществленію.

Если, вслѣдствіе предполагаемыхъ мѣръ, на Днѣстрѣ появится новый флотъ изъ судовъ болѣе дорогихъ, чѣмъ плавающія нынѣ, то такой флотъ потребуетъ большаго ухода, приспособленій для ремонта и устройства по всей рѣкѣ безопасныхъ зимовокъ на плаву, въ виду того, что вытаскиваніе на берегъ разстраиваетъ крѣпленіе судна и вмѣстѣ съ тѣмъ дорого. Уводить на зиму весь флотъ въ нижнюю часть рѣки, гдѣ есть безопасныя зимовки, не выгодно, во первыхъ потому, что суда должны будутъ много раньше прекращать навигацію изъ опасенія замерзнуть на рѣкѣ, а во вторыхъ, для принятія перваго весенняго груза, они должны будутъ сдѣлать большой путь вверхъ порожнякомъ, упуская время полой воды, при которой сплавъ наиболѣе выгоденъ. По этимъ причинамъ желательно, чтобы зимовки были по всей рѣкѣ.

Переходя теперь къ вопросу о выборѣ мѣста для зимовокъ, необходимо припомнить, что наибольшее количество паромовъ зимуетъ въ настоящее время около Бендеръ (Варницы), въ виду того, что это главный пунктъ перегрузки съ паромовъ на вагоны и баржи; здѣсь осенью происходитъ особенно усиленная дѣятельность, и ледоходъ всегда застаетъ много паромовъ.

Съ переходомъ къ другому типу судовъ, значеніе этого пункта не измѣнится, а потому около Бендеръ необходима безопасная зимовка для судовъ.

Здѣсь для зимовки можно приспособить рѣку и озеро Быкъ.

Вторая необходимая зимовка—около Рыбницы, куда приходитъ съ послѣднимъ рейсомъ большое количество судовъ, подвозящихъ свекловицу къ сахарному заводу.

Здѣсь вытаскиваются на зимовку на берегъ до 40 паромовъ, и около 20 штукъ ихъ вытаскивается въ Рашковѣ, находящемся нѣсколько выше Рыбницы.

Такъ какъ въ Рашковѣ предполагается также устройство песочнаго завода значительныхъ размѣровъ, то число судовъ совершающихъ къ нему послѣдній рейсъ увеличится. Они всѣ могли бы зимовать въ Рыбницѣ, если тамъ будетъ устроена удобная зимовка.

Для зимовки въ Рыбницѣ предполагается устроить затонъ, воспользовавшись островомъ выше желѣзнодорожнаго моста.

Проектируется соединить этотъ островъ съ верхней стороны незатопляемою дамбою съ берегомъ, тогда въ пространствѣ, огражденномъ дамбою, берегомъ и островомъ, образуетея прекрасная и вполнѣ безопасная зимовка для громаднаго количества судовъ.

Съ технической стороны можно думать, что такой затонъ будетъ засоряться не особенно быстро, и только его устье потребуетъ болѣе энергичной расчистки.

Третью зимовку судовъ можно устроить въ Могилевѣ, около переката Немія, соорудивъ, подобно предыдущему, незатопляемую дамбу между островомъ и берегомъ.

Образующаяся значительная водная площадь, защищенная дамбою и островомъ, можетъ вмѣстить большое количество судовъ.

Эта зимовка будетъ имѣть важное значеніе для развитія судоходства по верхней части Днѣстра отъ Жванца до Могилева, а для средней части—при развитіи взводнаго судоходства. Здѣсь будетъ наиболѣе удобное мѣсто для постройки судовъ, когда сосновый лѣсъ, привлеченный уменьшеннымъ тарифомъ, появится въ Могилевѣ, а потому здѣсь-же слѣдуетъ устроить эллингъ и прочія приспособленія для постройки судовъ.

Кромѣ выше перечисленныхъ зимовокъ, при развитіи судоходства и увеличеніи числа судовъ, будетъ ощущаться необходимость въ добавочныхъ затонахъ, устройство коихъ должно быть поставлено уже на вторую очередь. Такой затонъ необходимо устроить въ Сорокахъ, такъ какъ это важная хлѣбная пристань,

выше которой въ настоящее время хлѣбъ рѣдко грузится на суда.

Если суда будутъ имѣть зимовку въ этомъ мѣстѣ, то они начнутъ съ весны перевозку хлѣба раньше, что дастъ возможность воспользоваться высокой водой для перваго сплава.

Наконецъ, желательно расчистить устье рѣки Реута, гдѣ и въ настоящее время зимуютъ суда. Эта зимовка, находясь примѣрно на серединѣ пути между Рыбницей и Бендерами, при увеличеніи флота служила-бы хорошимъ дополненіемъ для зимовокъ въ вышеуказанныхъ пунктахъ.

Улучшеніе судового хода должно быть предпринято одновременно съ мѣрами по улучшенію типа судна.

Оно должно имѣть первоначальною цѣлію достиженіе удобнаго и безопаснаго плаванія при той осадкѣ, при которой оно происходитъ въ настоящее время.

Вслѣдствіе сказаннаго, казалось-бы, что на первое время можно было-бы удовлетвориться для части рѣки выше Могилева 14 вершками, для части рѣки между Могилевомъ и Бендерами 18 вершками, при самомъ низкомъ горизонтѣ.

Что же касается до нижней части рѣки, то желательно, въ видахъ привлеченія на нее грузовъ, дать ей глубину 6′ при низкой водѣ, каковую глубину поддерживать также на Днѣстровскомъ лиманѣ, что дастъ возможность морскимъ баржамъ увозить хлѣбъ изъ Бендеръ прямо въ Одессу.

Переходя къ вопросу о ширинѣ хода, я полагалъ бы возможнымъ для верхней части рѣки принять ее въ 10 саж., для средней въ 12 саж., а для нижней въ 20 саж. При чемъ ходы желательно по возможности спрямлять.

Если землечерпательными средствами, которыя предполагается имѣть для Днѣстра, окажется возможнымъ выполнить поставленную задачу, и караваны будутъ имѣть еще свободное время, то можно дѣлать попытки увеличивать глубину фарватера и болѣе, чѣмъ сказано выше. На первую очередь при этомъ можно поставить участокъ рѣки между Лаловымъ и Бендерами, на ко-

торомъ и въ настоящее время уже происходятъ буксирное пароходство».

1) По вопросу о распространеніи ссудной операціи подъ грузы, минующіе желѣзную дорогу, постановленному Предсѣдателемъ на обсужденіи вслѣдъ за прочтеніемъ Инженеромъ Пузыревскимъ записки, собраніе въ обмѣнѣ мнѣній выяснило, что въ настоящее время хлѣбные грузы, идущіе по Днѣстру, пользуются ссудами изъ $5^1/_2{}^0/_0$ годовыхъ и $^1/_3{}^0/_0$ единовременно, которыя выдаются Юго-Западной желѣзной дорогой лишь подъ условіемъ поступленія грузовъ на желѣзную дорогу въ Варницѣ; сверхъ того, таковую же ссудную операцію, но изъ $9^0/_0$ годовыхъ $^1/_4{}^0/_0$ единовременно, производитъ и Сорокское Общество Взаимнаго Кредита изъ своихъ оборотныхъ средствъ, при томъ безотносительно пути слѣдованія грузовъ. Хотя общество и было до сихъ поръ въ состояніи удовлетворить всѣ просьбы о ссудахъ—тѣмъ не менѣе, широкое развитіе ссудной операціи съ пониженіемъ ссуднаго и комиссіонаго $^0/_0$-въ возможно лишь при участіи въ ней Государственнаго Банка, привлеченіе котораго поэтому къ выдачѣ ссудъ подъ разные грузы, независимо отъ пути ихъ слѣдованія, представляется не только желательнымъ, но и необходимымъ въ скорѣйшемъ времени.

Государственный Банкъ могъ бы выдавать ссуды или черезъ своихъ особыхъ агентовъ, или черезъ мѣстныя кредитныя учрежденія, напримѣръ: общества взаимнаго кредита: Сорокское, Кишиневское, Бендерское и иныя; при чемъ въ послѣднемъ случаѣ капиталъ долженъ быть предоставленъ Обществамъ изъ Государственнаго Банка на комиссіонныхъ началахъ, на что, въ частности, Общество Сорокскаго Взаимнаго Кредита имѣетъ право по своему настоящему состоянію счетовъ, которые видны изъ прилагаемаго баланса. Значеніе организаціи дешевыхъ ссудъ подъ Днѣстровскіе грузы, идущіе исключительно воднымъ путемъ, представляется неоспоримымъ въ отношеніи развитія судоходства; желательно также организовать выдачу ссудъ и подъ рѣчные суда. Въ виду этого слѣдуетъ грузоотправителямъ и Земскимъ Управамъ составить

въ указанномъ смыслѣ доклады Земскимъ Уѣзднымъ Собраніямъ, по обсужденіи въ которыхъ передать ихъ въ Губернское Земское Собраніе, и тогда послѣднее будетъ въ состояніи возбудить соотвѣтствующее ходатайство передъ Правительствомъ. Въ виду выяснившагося большого урожая хлѣбовъ и вѣроятности хлѣбныхъ залежей у прилегающихъ къ Днѣстру желѣзнодорожныхъ станцій, организація дешеваго кредита желательна въ самомъ скоромъ времени—къ осени текущаго года, или по крайней мѣрѣ къ началу будущей навигаціи, чтобы грузы могли съ удобствомъ обходить желѣзную дорогу, направляясь по рѣкѣ.

По вопросу о дальнѣйшемъ развитіи сказанной ссудной операціи, поступило въ концѣ совѣщанія особое заявленіе Земскаго Начальника В. В. Яновскаго о выдачѣ долгосрочныхъ ссудъ подъ кукурузу въ кочанахъ. Заявленіе это приложено при настоящемъ журналѣ; обсужденіе его предполагалось произвести на ближайшихъ Земскихъ, Уѣздныхъ и Губернскомъ Собраніяхъ.

2) По вопросу объ удешевленіи страховой преміи, въ преніяхъ было выяснено, что въ настоящее время страхованіе грузовъ, идущихъ по Днѣстру, почти всецѣло производится въ Страховомъ Обществѣ „Русскій Ллойдъ“, такъ какъ и желѣзная дорога, и Сорокское Общество Взаимнаго Кредита выдаютъ ссуды подъ рѣчные грузы лишь по представленіи страховаго полиса отъ этого общества; грузы, перевозимые агентствомъ Баптизманскаго, также страхуются въ Ллойдѣ. Страховая премія довольно велика и въ среднемъ составляетъ 1,65% (изъ г. Сорокъ до Варницы); въ виду чего пониженіе ея является дѣломъ назрѣвшимъ, могущимъ удешевить рѣчную перевозку грузовъ, и этимъ привлечь ихъ на рѣку въ большемъ количествѣ. Имѣющая на Днѣстрѣ своихъ агентовъ страховая Компанія „Надежда“ работаетъ мало, не смотря на меньшій страховой процентъ. Послѣднее объясняется тѣмъ, что „Ллойдъ“ связанъ какъ съ желѣзной дорогой, такъ и съ Обществомъ Взаимнаго Кредита конвенціями, въ силу коихъ, съ одной стороны, ссуды выдаются лишь подъ грузы, застрахованные въ Ллойдѣ, а съ другой

стороны, Ллойдъ немедленно уплачиваетъ страховую премію за погибшіе грузы при аваріяхъ судовъ независимо отъ ихъ причины; агентство Баптизманскаго тоже находитъ болѣе удобнымъ работать съ Ллойдомъ, такъ какъ, предоставляя своимъ кліентамъ многія удобства при массовыхъ страховкахъ, Ллойдъ избѣгаетъ недоразумѣній въ расчетахъ, что дѣлаетъ работу съ нимъ удобной. Между тѣмъ, у желѣзной дороги съ работавшими раньше на Днѣстрѣ страховыми обществами: Русскимъ, Коммерческимъ и Сѣвернымъ, были постоянныя несогласія, окончившіяся крупными денежными потерями для дороги. Въ силу чего, конкуренція другихъ страховыхъ обществъ съ Русскимъ Ллойдомъ затруднительна, но возможна, если явится общество вполнѣ солидное и предложитъ болѣе выгодныя, чѣмъ Ллойдъ, условія.

Однако, какія либо активныя мѣры къ привлеченію на Днѣстръ другихъ обществъ и замѣнѣ ими Ллойда, представляются затруднительными. Желательно, чтобы сами страхователи озаботились пониженіемъ страховаго процента путемъ соотвѣтствующихъ переговоровъ съ Русскимъ Ллойдомъ. Въ случаѣ разрѣшенія ссудной операціи за счетъ Государственнаго Банка, необходимо будетъ имѣть въ виду, чтобы при ссудѣ имѣли силу страховые полисы всѣхъ солидныхъ страховыхъ учрежденій.

3) По вопросу объ организаціи общества взаимнаго страхованія судовъ среди судовладѣльцевъ, большинствомъ изъ нихъ было высказано, что таковое общество явилось бы вполнѣ желательнымъ и повело бы къ улучшенію существующихъ судовъ путемъ взаимнаго надзора и увеличенія страховаго платежа за суда ненадежныя; необходимый для начала капиталъ можно создать, учредивъ единовременный взносъ съ каждаго судна участниковъ общества, и съ нимъ начать операцію; также возможенъ и германскій типъ подобныхъ обществъ, съ единовременными взносами всѣхъ его участниковъ на выдачу преміи въ случаѣ аваріи судна, причемъ участники заранѣе обязываются подпиской о принадлежности къ обществу и аккурат-

ности платежей. Другая часть судовладѣльцевъ указывала, что такое собираніе взносовъ затруднительно, и неаккуратность ихъ поступленія подорветъ все дѣло. Было указано, что по своей конструкціи, паромы не страдаютъ особенно отъ аварій, такъ какъ затонувшій паромъ легко извлечь изъ воды и, зачинивъ поврежденія, опять пустить въ дѣло. Притомъ, стоимость паромовъ сравнительно не велика.

Такимъ образомъ, при существующемъ типѣ дешевыхъ судовъ, учрежденіе общества не является необходимымъ.

Грузоотправители высказали, что организація общества сплотила бы судовладѣльцевъ въ синдикатъ, что повліяло бы на удороженіе перевозки грузовъ, плата за которую и такъ возросла въ текущую навигацію съ $2^1/_2$ коп. до $6^1/_4$ коп. за пудъ отъ Сорокъ до Варницы.

4) По вопросу о привлеченіи сосноваго лѣса на Днѣстръ для развитія судостроенія, Собраніе высказало, что таковое является необходимой мѣрой для возможности появленія на Днѣстрѣ судовъ болѣе совершеннаго типа, нежели паромы и глубоко сидящія баржи и берлины, плавающія нынѣ по Днѣстру. Уменьшеніе тарифа на лѣсъ сдѣлаетъ его появленіе на Днѣстрѣ въ достаточномъ количествѣ возможнымъ и вызоветъ спросъ на него. Ходатайство Земства объ уменьшеніи тарифа можетъ повести къ благопріятному разрѣшенію этого вопроса.

Удобнымъ мѣстомъ выгрузки сосноваго лѣса, который, по предположенію, будетъ идти съ Полѣсья, является Могилевъ; желательность устройства желѣзнодорожной пристани въ этомъ городѣ тѣмъ больше, что отъ Могилева дѣйствуютъ спеціальные хлѣбные тарифы на Данцигъ и Кенигсбергъ, и рѣчные грузы, какъ сплавные, такъ и взводные, въ будущемъ могли бы черезъ нее идти въ указанные рынки. И въ настоящее время Могилевъ является конечнымъ пунктомъ слѣдованія многихъ грузовъ верхней части Днѣстра. Необходимость устройства въ немъ желѣзнодорожной пристани сознавалась давно, и уже при постройкѣ

Новоселицкихъ вѣтвей на устройство пристани было ассигновано 50.000 рублей, которые сохраняются депозитомъ въ Государственномъ Банкѣ; осуществленіе проекта затормозилось разными причинами, но мѣсто для пристани было намѣчено на правой сторонѣ Днѣстра, выше Могилева, у полустанціи Волчинецъ, противъ селенія Немія, гдѣ имѣется за островомъ удобное мѣсто и для затона. По совокупности указанныхъ причинъ, устройство желѣзнодорожной пристани возлѣ полустанціи Волчинецъ у Могилева является возможнымъ, и ходатайство Земства объ ея устройствѣ—вполнѣ умѣстнымъ.

5) По вопросу объ устройствѣ зимовокъ для судовъ была подтверждена необходимость прежде всего имѣть затоны для судовъ у Варницы и Рыбницы; затонъ въ Могилевѣ нуженъ, особенно въ виду возможности открытія тамъ желѣзнодорожной пристани, и удобенъ, такъ какъ будетъ расположенъ въ конечномъ пунктѣ слѣдованія судовъ извѣстнаго типа; но такъ какъ паромы въ большомъ количествѣ начинаютъ свое плаваніе и отъ гор. Сорокъ, то затонъ около этого города также необходимъ, и удобное ему мѣсто имѣется за островомъ, у дер. Янкулово. Однако, при настоящемъ состояніи судоходства, затоны въ Могилевѣ и Сорокахъ не столь необходимы, какъ затоны въ Рыбницѣ и Бендерахъ, и могутъ быть поставлены на 2-ую очередь.

Была заявлена еще желательность улучшенія мѣста зимовки судовъ въ устьѣ рѣки Реутъ, гдѣ зимуютъ суда г. Баптизманскаго.

Въ общемъ, Собраніе выразило свое полное согласіе съ предположеніями объ устройствѣ зимовокъ, доложенными инженеромъ Н. П. Пузыревскимъ.

6) Относительно глубины и ширины хода рѣки въ различныхъ ея частяхъ, было вообще высказано, что предлагаемыя инженеромъ Пузыревскимъ ихъ величины достаточны, и отвѣчаютъ современнымъ требованіямъ судоходства. Но верхняя часть рѣки, гдѣ ходятъ лишь плоты, менѣе нуждается въ улучшеніи, чѣмъ средняя и нижняя части, почему углубленіе всей верх-

ней части до 14 вершковъ можетъ быть поставлено на вторую очередь. Съ другой стороны, для существующихъ судовъ, было бы желательнымъ поддержаніе глубины въ 24 вершка отъ Лалова до Варницы.

7) По разсмотрѣніи вопросовъ, предположенныхъ къ обсужденію по программѣ, Предсѣдателемъ было сообщено совѣщанію о намѣреніи Городскаго Аккерманскаго Управленія устроить въ г. Аккерманѣ глубокій морской портъ, что, въ случаѣ осуществленія, не останется безъ вліянія на развитіе Днѣстровскаго судоходства; рѣчные грузы будутъ поступать тогда въ Аккерманѣ непосредственно съ рѣчныхъ судовъ на морскія суда дальняго плаванія безъ промежуточной перегрузки на мелкія баржи, что должно будетъ отразиться на величинѣ фрахта по Днѣстру.

Такъ какъ выясненіемъ экономическихъ основъ этого предпріятія занимался спеціально Б. О. Лемпертъ, по порученію Аккерманскаго Городскаго Управленія, то Предсѣдатель предложилъ ему ознакомить вкратцѣ Собраніе съ имѣющимися у него свѣдѣніями.

Б. О. Лемпертъ изложилъ, что, по статистическимъ даннымъ послѣдняго времени, къ Днѣстру съ Бессарабской стороны тяготѣетъ полоса, шириной 25 верстъ въ среднемъ, могущая дать хлѣбныхъ грузовъ до 49 милліоновъ пудовъ, а Подольское и Херсонское побережія могутъ доставить до 25 милліоновъ съ тяготѣющей къ Днѣстру полосы, въ среднемъ, въ 15 верстъ шириной, — что составитъ вмѣстѣ 74 милліона пудовъ хлѣба. Буковинскій лѣсъ, гипсъ, сливы и вино составляютъ грузы добавочные къ указанному основному; не малое значеніе могутъ имѣть также импортные грузы. Средняя плата за доставку пуда хлѣба съ Днѣстра въ Одессу составляетъ, по свѣдѣніямъ Городскаго Аккерманскаго Управленія, съ накладными расходами 5 копѣекъ; принимая во вниманіе, что за пользованіе портомъ предположено взимать по одной копѣйки съ пуда, и что еще одна копѣйка на пудъ пойдетъ въ пользу посредниковъ, — можно исчислить выгоду землевладѣльцевъ при отправкѣ грузовъ Днѣстромъ въ будущій Аккерманскій портъ, вмѣсто Одес-

скаго, не менѣе чѣмъ въ 3 коп. съ пуда, что въ одной Бессарабіи составитъ, при среднемъ сборѣ съ десятины въ 59 пудовъ, до 2.774.000 рублей ежегоднаго прибавочнаго дохода.

Членами Собранія по этому поводу было высказано, что исчисленная выгода нѣсколько преувеличена, потому что не приняты во вниманіе могущіе возникнуть добавочные расходы при экспортѣ хлѣба. Такъ, вѣроятно, что Аккерманскій портъ не будетъ имѣть достаточной глубины для нагрузки морскихъ пароходовъ до полной ихъ осадки въ 28′; послѣдніе принуждены будутъ догружаться или въ морѣ съ каботажныхъ судовъ, или заходить для этого въ Одесскій портъ, что вызоветъ увеличеніе морского фрахта, можетъ быть, настолько, что вся выше указанная выгода уйдетъ въ пользу заграничныхъ пароходовладѣльцевъ. Попутно было указано, что устройство порта въ Аккерманѣ прекратитъ вовсе каботажное судоходство между Днѣстромъ и Одессой, лишивъ прибрежное населеніе значительныхъ заработковъ; къ тому же въ настоящее время доставка пуда хлѣба изъ Бендеръ въ Одессу на баржахъ компаніи Вебстеръ и Коваленко обходится всего лишь въ $3^1/_2$ копѣйки; поэтому расчетъ, что къ Аккерману подвозъ грузовъ будетъ на 3 копѣйки съ пуда дешевле, чѣмъ къ Одессѣ—не правиленъ, и будущая выгода въ 3 коп. съ пуда преувеличена. Въ заключеніе Собраніе высказало, что независимо отъ устройства порта въ Аккерманѣ, для Днѣстровскаго судоходства чрезвычайно важно, чтобы морскія баржи могли доходить до Варницы свободно; мѣсто же ихъ выгрузки—въ Аккерманѣ или Одессѣ—существеннаго для Днѣстра значенія не имѣетъ.

8) Далѣе Предсѣдателемъ было указано на полное отсутствіе на Днѣстрѣ пристаней для пассажирскихъ пароходовъ, что представляетъ большое неудобство для пассажировъ; такъ, напримѣръ, въ Могилевѣ, Ямполѣ и Сорокахъ, вслѣдствіе малой глубины, пароходъ не можетъ близко подойти къ берегу, и пассажирамъ приходится сходить по длиннымъ и неустой-

чивымъ мосткамъ, наскоро устанавливаемымъ пароходной командой.

Вполнѣ признавая указанное неудобство, Собраніе, однако, высказало, что устройство пассажирскихъ пристаней есть дѣло частной пароходной компаніи; конечно, желательно углубленіе подхода къ пристанямъ, если землечерпательные караваны будутъ располагать свободнымъ временемъ.

9) Оборудованіе и устройство рѣчныхъ грузовыхъ пристаней также желательно, но не является настоятельной потребностью, и можетъ быть отложено на дальнѣйшее время.

10) Членомъ Собранія А. И. Виноградскимъ и нѣсколькими другими былъ возбужденъ затѣмъ вопросъ объ умѣстности и желательности отмѣны судоходнаго $1^0/_0$ сбора съ Днѣстровскихъ грузовъ. При этомъ указывалось, что еще въ 1895 году этимъ сборомъ покрытъ единовременный расходъ Правительства въ 400.000 р. на улучшеніе судоходныхъ условій рѣки. Въ настоящее же время отъ взиманія этого сбора, за покрытіемъ указанныхъ четырехсотъ тысячъ рублей, должна была составиться сумма не менѣе 300.000 руб.; хотя возможно, что въ послѣдніе годы суммы этого сбора назначались Правительствомъ на обстановку рѣки, и по незначительности своей расходовались цѣликомъ на этотъ предметъ, такъ какъ въ плохіе годы сборъ едва достигалъ 16.000 рублей. Однако, на другихъ рѣкахъ обстановка содержится за счетъ Правительства. Распредѣляется сборъ на грузы крайне неравномѣрно: за короткую и длинную перевозку, взводную и сплавную, платится одинаково. Между тѣмъ, для сплавныхъ грузовъ сборъ малочувствителенъ по ихъ невысокой цѣнности; а грузы взводные, по преимуществу цѣнные, какъ-то мануфактурные, бакалейные и иные товары облагаются сборомъ очень сильно, такъ что, напримѣръ, за мѣсто мануфактуры, при провозной платѣ менѣе рубля, сборъ составитъ около 10 руб. Въ виду чего взводное грузовое пароходство не можетъ развиться, и съ рѣкой конкурируютъ еврейскіе балагулы, перевозящіе товары по берегу рѣки отъ города до

города. Правительство, повидимому, склонно въ настоящее время къ отмѣнѣ сбора, такъ какъ имъ уничтоженъ недавно $^1/_4{}^0/_0$ общій сборъ на всѣхъ рѣкахъ. Поэтому, ходатайство Земства объ отмѣнѣ или уменьшеніи соора можетъ быть успѣшнымъ.

По этому поводу Предсѣдатель разъяснилъ, что отмѣна сбора признается нежелательной, такъ какъ это можетъ повести къ лишенію Днѣстра всякихъ средствъ для его улучшенія; но дѣло объ уменьшеніи сбора уже возбуждено въ Министерствѣ Путей Сообщенія. Однако, разрѣшеніе его, а также дальнѣйшій образъ дѣйствій Земства долженъ находиться въ зависимости отъ осуществленія тѣхъ мѣръ къ улучшенію Днѣстровскаго судоходства, которыя теперь намѣчены. Удовлетвореніе ходатайства объ уменьшеніи размѣра сбора до $^1/_2{}^0/_0$, вѣроятно, вполнѣ возможно, тѣмъ болѣе, что при самомъ учрежденіи сбора земство просило его назначить именно въ этомъ размѣрѣ, и лишь по настоянію Министра Финансовъ Бунге, сборъ былъ установленъ однопроцентный. Въ случаѣ разрѣшенія устройства рѣчного комитета, сборъ, вѣроятно, также можно будетъ уменьшить, и желательно бы было узнать, какихъ размѣровъ сборъ взимается рѣчными комитетами вообще.

Послѣ этого Инженеромъ Н. П. Пузыревскимъ было сообщено, что на Дону рѣчной комитетъ взимаетъ сборъ съ грузовъ въ размѣрѣ не болѣе $^1/_4{}^0/_0$ ихъ стоимости и не болѣе 2 коп. съ пуда; и кромѣ того, взимается сборъ съ судовъ одинъ разъ въ навигацію.

Въ заключеніе Собранію было доложено Инженеромъ Н. П. Пузыревскимъ сообщеніе Начальника 1-й Судоходной Дистанціи Днѣстровскаго Отдѣленія о желательномъ для Днѣстра типѣ рѣчного судна, подъ названіемъ „Днѣстровка“, и чертежъ его, вмѣстѣ съ чертежомъ нынѣ плавающихъ паромовъ, былъ демонстрированъ собранію.

Имѣя въ виду всѣ вышеизложенныя соображенія, Собраніемъ были сдѣланы слѣдующія постановленія:

1) По вопросу о выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы,—возбудить черезъ Губернское Земство подлежа-

щее ходатайство о распространеніи ссудной операціи за счетъ Государственнаго Банка на грузы, минующіе желѣзную дорогу, по разработкѣ этого вопроса въ Губернскомъ Земскомъ Собраніи; подготовительную же работу поручить Сорокской Уѣздной Земской Управѣ.

2) По вопросу объ удешевленіи страховой преміи—выразить пожеланіе, чтобы учрежденія, завѣдующія выдачей ссудъ подъ грузъ, озаботились пониженіемъ страхового процента путемъ переговоровъ со страховыми обществами.

3) По вопросу объ организаціи Общества взаимнаго страхованія судовъ,—признать таковую желательной и цѣлесообразной, но предоставить ее иниціативѣ Днѣстровскихъ судовладѣльцевъ.

4) По вопросу о привлеченіи сосноваго лѣса на Днѣстръ въ видахъ улучшенія Днѣстровскаго судостроенія,—войти съ подлежащимъ ходатайствомъ, черезъ Губернское Земское Собраніе, о пониженіи тарифа на сосновый лѣсъ, идущій изъ Полѣсья въ Могилевъ, при чемъ разработку доклада поручить Сорокской Уѣздной Земской Управѣ.

5) По вопросу объ устройствѣ желѣзнодорожной пристани на Днѣстрѣ подъ Могилевомъ, — войти съ подлежащимъ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія черезъ Губернское Земское Собраніе.

6) По вопросу объ устройствѣ безопасныхъ зимовокъ для судовъ Днѣстра,—признать безотлагательно необходимымъ устройство затоновъ у Варницы и у Рыбницы, и желательнымъ также устройство затоновъ у Могилева, Сорокъ и въ устьѣ Реута.

7) По вопросу объ улучшеніи судового хода,—признать достаточной, на участкѣ рѣки отъ австрійской границы до Могилева, глубину 14 вершк. и ширину 10 саж., на участкѣ рѣки отъ Могилева до Варницы—глубину 18 вершк. и ширину 12 саж., на участкѣ рѣки отъ Варницы до Устья—глубину въ 6′ и ширину въ 20 саж., при чемъ улучшеніе 1-го участка считать возможнымъ отложить на 2-ю очередь, взамѣнъ чего, на участкѣ рѣки между Лаловымъ и Варницею, довести глубину до 24 вершк.

8) По вопросу объ устройствѣ морского порта въ Аккерманѣ,—выразить, что осуществленіе этого проекта существеннаго значенія для Днѣстра не имѣетъ и предположеній объ его улучшеніи не измѣняетъ.

9) По вопросу объ отсутствіи на Днѣстрѣ пристаней пассажирскихъ пароходовъ,—выразить пожеланіе, чтобы компанія пассажирскаго пароходства озаботилась устройствомъ таковыхъ для удобства пассажировъ.

10) По вопросу объ отмѣнѣ или уменьшеніи однопроцентнаго спеціальнаго сбора съ Днѣстровскихъ грузовъ,—поставить дѣйствія Земства въ этомъ направленіи въ зависимость отъ осуществленія предстоящихъ мѣръ улучшенія судоходныхъ условій Днѣстра.

11) Заявленіе Земскаго Начальника В. В. Яновскаго передать на обсужденіе ближайшаго Земскаго Собранія, а заявленіе Начальника 1-й судоходной дистанціи передать на усмотрѣніе Начальника Изслѣдованій Днѣстра.

Къ подлинному журналу прилагаются: 1) Заявленіе Собранію отъ Земскаго Начальника Кишиневскаго уѣзда В. В. Яновскаго; 2) 3 экземпляра извѣщеній о настоящемъ совѣщаніи съ подписями о прочтеніи таковыхъ; 3) Балансъ Сорокскаго Общества Взаимнаго Кредита на 1-е іюля 1902 года; 4) Сообщеніе Начальника 1-й судоходной дистанціи съ 2 листами чертежей *).

(На подлинномъ журналѣ слѣдуютъ подписи участниковъ Совѣщанія).

Заявленіе совѣщанію Земскаго Начальника Кишиневскаго уѣзда В. В. Яновскаго. *Приложено къ журналу Совѣщанія 12 іюля 1902 года.* Желательно ходатайствовать о выдачѣ ссудъ осенью подъ кукурузу въ кочанахъ, и, въ случаѣ успѣшности ходатайства, прибрежные землевладѣльцы могли-бы выстроить сосуяки для храненія таковой до весны. При такой постановкѣ дѣла, нѣкоторые Одесскіе пароходные компаніи, зная съ осени количество груза, могли-бы заготовить соотвѣт-

*) Приложенія 2, 3 и 4, какъ представляющіе мало интереса, въ печати опущены.

ственное число баржъ и направить ихъ весною въ соотвѣтствующіе пункты. Нынѣ же банки уклоняются отъ выдачи ссудъ подъ кукурузу въ кочанахъ, находя ихъ рискованными; такъ напримѣръ, Юго-Западныя желѣзныя дороги выдаютъ ссуду лишь исключительно подъ зерно передъ его отправкой. Выдача же ссудъ осенью и устройство зерно-хранилищъ стянули бы къ Днѣстру значительные грузы, и, несомнѣнно, вызвали бы къ дѣятельности рядъ экспортныхъ предпріятій, а это обстоятельство въ свою очередь будетъ содѣйствовать удешевленію тарифа.

Журналъ совѣщанія о мѣрахъ, необходимыхъ для развитія Днѣстровскаго судоходства. *26 августа 1902 года.* Совѣщаніе открылось въ 2 часа пополудни, въ городѣ Кишиневѣ, въ помѣщеніи Бессарабской Губернской Земской Управы, подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Управы Барона А. Ф. Стуарта; при участіи членовъ той же Управы: С. И. Дунки, П. И. Бибери и В. Э. Варзаря, Предводителя Дворянства Могилевскаго уѣзда (Подольской губ.) Д. Н. Чихачева, Могилевскаго Городскаго Головы К. И. Гудзія, Начальника изслѣдованій Днѣстра инженера Н. П. Пузыревскаго, Земскаго Начальника Кишиневскаго уѣзда В. В. Яновскаго, Предсѣдателей Уѣздныхъ Управъ: Аккерманскаго — Д. Н. Мичу-Николаевича, Бендерскаго—Ф. М. Ржондковскаго, Кишиневскаго—И. М. Сырба и Оргѣевскаго—П. М. Смоленскаго, Коммерческаго агента Юго-Западныхъ жел. дор. Е. С. Яциммирскаго и судовладѣльца В. Г. Розенблита.

Обязанности Секретаря исполнялъ завѣдующій оцѣночно-статистическимъ бюро Б. О. Лемпертъ.

Открывъ совѣщаніе, Предсѣдатель заявилъ, что предметомъ его будетъ обсужденіе мѣръ, необходимыхъ для развитія Днѣстровскаго судоходства. Съ этимъ вопросомъ многіе изъ присутствующихъ уже знакомы, такъ какъ они участвовали въ частномъ совѣщаніи, происходившемъ 12 іюля при Сорокской Уѣздной Земской Управѣ. На этомъ совѣщаніи, гдѣ присутствовали также судовладѣльцы и грузоотправители, были все-

сторонне разсмотрѣны и одобрены намѣченные Н. П. Пузыревскимъ и другими рядъ мѣръ по улучшенію судоходства по Днѣстру. Болѣе подробно о результатахъ того совѣщанія можетъ изложить г. Пузыревскій.

Послѣ этого послѣднимъ доложены по пунктамъ слѣдующія заключительныя постановленія совѣщанія, происходившаго въ г. Сорокахъ:

1. По вопросу о выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы,— возбудить чрезъ Губернское Земство подлежащее ходатайство о распространеніи ссудной операціи за счетъ Государственнаго Банка на грузы, минующіе желѣзную дорогу, по разработкѣ этого вопроса въ Губернскомъ Земскомъ Собраніи; подготовительную же работу поручить Сорокской Уѣздной Земской Управѣ.

2. По вопросу объ удешевленіи страховой преміи,— выразить пожеланіе, чтобы учрежденія, завѣдующія выдачей ссудъ подъ грузъ, озаботились пониженіемъ страхового процента путемъ переговоровъ со страховыми обществами.

3. По вопросу объ организаціи общества взаимнаго страхованія судовъ,—признать таковую желательной и цѣлесообразной, но предоставить ее иниціативѣ Днѣстровскихъ судовладѣльцевъ.

4. По вопросу о привлеченіи сосноваго лѣса на Днѣстръ въ видахъ улучшенія Днѣстровскаго судостроенія,—войти съ надлежащимъ ходатайствомъ черезъ Губернское Земское Собраніе о пониженіи тарифа на сосновый лѣсъ, идущій изъ Полѣсья въ Могилевъ, причемъ разработку доклада поручить Сорокской Уѣздной Земской Управѣ.

5. По вопросу объ устройствѣ желѣзно-дорожной пристани на Днѣстрѣ подъ Могилевомъ,—войти съ надлежащимъ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія черезъ Губернское Земское Собраніе.

6. По вопросу объ устройствѣ безопасныхъ зимовокъ для судовъ Днѣстра,—признать безотлагательно необходимымъ устройство затоновъ у Варницы и у Рыбницы, и желательнымъ также устройство затоновъ у Могилева, въ Сорокахъ и въ устьѣ Реута.

7. По вопросу объ улучшеніи судового хода,—при-

знать достаточной на участкѣ рѣки отъ австрійской границы до Могилева глубину 14 вершковъ и ширину 10 саженъ, на участкѣ рѣки отъ Могилева до Варницы глубину 18 вершковъ и ширину 12 саженъ, на участкѣ рѣки отъ Варницы до Устья глубину въ 6 вершковъ и ширину въ 20 саженъ; при чемъ, улучшеніе 1 участка считать возможнымъ отложить на вторую очередь, взамѣнъ чего на участкѣ рѣки между Лаловымъ и Варницей довести глубину до 24 вершковъ.

8. По вопросу объ устройствѣ морского порта въ Аккерманѣ,—выразить, что осуществленіе этого проекта существеннаго значенія для Днѣстра не имѣетъ и предположеній объ его улучшеніи не измѣняетъ.

9. По вопросу объ отсутствіи на Днѣстрѣ пристаней пассажирскихъ пароходовъ,—выразить пожеланіе, чтобы компанія пассажирскаго пароходства озаботилась устройствомъ таковыхъ для удобства пассажировъ.

10. По вопросу объ отмѣнѣ или уменьшеніи $1^0/_0$ спеціальнаго сбора съ Днѣстровскихъ грузовъ,—поставить дѣйствія Земства въ этомъ направленіи въ зависимость отъ осуществленія предстоящихъ мѣръ улучшенія судоходныхъ условій.

11. Заявленіе Земскаго Начальника В. В. Яновскаго передать на обсужденіе ближайшаго Земскаго Собранія, а заявленіе Начальника 1-ой судоходной дистанціи передать на усмотрѣніе Начальника изслѣдованій Днѣстра.

По всѣмъ вопросамъ, изложеннымъ въ пунктахъ 1, 6, 9, 10 и 11, совѣщаніе единогласно присоединилось къ мнѣнію, выраженному на частномъ совѣщаніи, состоявшемся въ Сорокахъ.

По прочтеніи 7 пункта, Д. Н. Чихачевъ выразилъ желаніе, чтобы и въ верхней части Днѣстра, отъ австрійской границы до Могилева, углубленіе рѣки производилось не до 14 вершковъ, а также до 18, какъ и въ средней части.

По этому поводу Н. П. Пузыревскій объяснилъ, что, по его мнѣнію, и по мнѣнію грузоотправителей,

эта глубина въ 14 вершковъ вполнѣ достаточна для тѣхъ грузовъ, которые нынѣ идутъ по этой части рѣки, какъ-то: лѣсъ, гипсъ, фосфоритъ и пр. Что же касается до хлѣбныхъ грузовъ, которые перевозятся по Днѣстру на паромахъ, и потому требуютъ большей глубины, то таковыхъ въ этой части рѣки не перевозится, и нѣтъ основанія думать, что съ углубленіемъ Днѣстра они будутъ поступать на рѣку, измѣнивъ своему прежнему направленію на Данцигъ и Кенигсбергъ и на сѣверные русскіе рынки, тѣмъ болѣе, что въ Одессѣ не имѣется спроса на муку, а въ верхней части Днѣстровскаго раіона имѣется до 2.000 мукомольныхъ мельницъ, перемалывающихъ зерно, которыя въ этомъ случаѣ остались бы безъ дѣла. Но опытъ углубленія до 18 вершковъ верхней части Днѣстра возможно производить постепенно, начиная отъ Могилева вверхъ при помощи землечерпательницъ, которыя предполагается пріобрѣсти для Днѣстра. Послѣ этого Предсѣдатель предложилъ слѣдующее, единогласно принятое совѣщаніемъ, добавленіе къ пункту 7: считая для верхней части рѣки глубину 14 вершковъ соотвѣтствующей настоящимъ потребностямъ судоходства, признать, однако, желательнымъ постепенное увеличеніе плеса глубиною въ 18 вершковъ.

По 8 вопросу о предположенномъ Аккерманскимъ Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ устройствѣ морского порта, Предсѣдатель доложилъ, что отъ Аккерманскаго Городского Головы поступила записка, которую онъ тутъ же и прочелъ (записка при семъ прилагается).

Послѣ оживленнаго обмѣна мнѣній, совѣщаніе пришло къ заключенію, что, для улучшенія экономическаго положенія Приднѣстровскаго края, самое существенное значеніе имѣетъ приведеніе Днѣстра въ такое состояніе, чтобы отъ Варницы до Одессы могли идти морскія баржи, причемъ предположенное сооруженіе морскаго порта въ Аккерманѣ будетъ также полезно для всего Приднѣстровья и, въ особенности, для Аккерманскаго уѣзда.

Далѣе, Н. П. Пузыревскій, по предложенію Пред-

сѣдателя, доложилъ свою записку объ улучшеніи судоходныхъ условій Днѣстра и смѣту на улучшеніе этихъ условій.

Послѣ этого Предсѣдатель высказалъ мнѣніе, что составленныя смѣты: на единовременные расходы въ 1.800.000 руб. и ежегодные —въ 200.000 руб. *), въ виду не особенно значительнаго ихъ размѣра, навѣрно получатъ надлежащее утвержденіе, и давно ожидаемое улучшеніе Днѣстра уже близко къ осуществленію, тѣмъ болѣе, что экономическія соображенія и данныя, изложенныя въ запискѣ г. Пузыревскаго, вполнѣ соотвѣтствующія дѣйствительному псложенію вещей, указываютъ на неотложную необходимость улучшенія Днѣстровскаго судоходства. Вмѣстѣ съ тѣмъ, мы также вправѣ надѣяться, что ходатайство Бессарабскаго Земства объ учрежденіи рѣчного комитета, на подобіе Донского, съ участіемъ въ немъ представителей мѣстныхъ интересовъ трехъ прилегающихъ къ Днѣстру губерній — Бессарабской, Подольской и Херсонской, также будетъ осуществлено. Лишь при учрежденіи такого компетентнаго мѣстнаго органа, объединяющаго интересы Приднѣстровскаго населенія, можно надѣяться на прочность успѣховъ въ этомъ важномъ дѣлѣ. Начальникъ Управленія Водяныхъ и Шоссейныхъ Сообщеній и Торговыхъ Портовъ, Его Превосходительство Б. Е. Иваницкій окончательно склонился къ этому проекту и остановился на мысли удовлетворить ходатайства Бессарабскаго Губернскаго Земства въ полной мѣрѣ. Наконецъ, при личномъ моемъ представленіи Его Сіятельству Господину Министру Путей Сообщенія, Князь М. И. Хилковъ тоже обѣщалъ съ своей стороны оказать полное содѣйствіе, результатомъ чего и была командировка на Днѣстръ инженера Н. П. Пузыревскаго.

Въ заключеніе, вполнѣ раздѣляя взгляды Н. П. Пузыревскаго, изложенные въ его запискѣ о нуждахъ Днѣстровскаго судоходства, и находя собранныя имъ экономическія данныя соотвѣтствующими дѣйстви-

*) Эти цифры были впослѣдствіи увеличены до размѣровъ, приведенныхъ въ настоящемъ отчетѣ.

тельности, Совѣщаніе, по предложенію Предсѣдателя, выразило Н. П. Пузыревскому особую признательность за внимательное отношеніе къ нуждамъ Приднѣстровскаго края, для выясненія котораго имъ положено не мало труда.

Послѣ этого Предсѣдатель объявилъ совѣщаніе закрытымъ.

(На подлинномъ журналѣ слѣдуютъ подписи участниковъ Совѣщанія).

Записка Аккерманскаго Городского Головы объ устройствѣ порта въ Аккерманѣ. *Приложеніе къ журналу совѣщанія 26 августа 1902 года.* Аккерманскій уѣздъ экспортируетъ за границу въ годы средняго урожая 14.000.000 пудовъ зернового хлѣба, изъ которыхъ болѣе 6.000.000 пудовъ идутъ изъ уѣзда гужемъ въ Аккерманъ и отсюда воднымъ путемъ въ Одессу.

Стоимость транспортировки одного пуда зерна отъ Аккермана до Одессы со всѣми накладными расходами включительно чрезвычайно высока. Трудно этому повѣрить, но фрахтъ между Аккерманомъ и Одессой доходитъ поздней осенью до 6 коп., т. е. достигаетъ величины фрахта между Одессой и Марселемъ. Средній же годовой фрахтъ равенъ $2^1/_2$ коп. съ пуда, и стоимость провоза 1 пуда отъ Аккермана до Одессы-портъ обходится до 6,5 коп. Если бы Аккерманскій портъ сталъ доступенъ для судовъ дальняго плаванія, вся стоимость этой доставки была бы сбережена

Вообще, безъ устройства порта при устьяхъ Днѣстра невозможенъ и полный расцвѣтъ экономической жизни Приднѣстровскаго края, омываемаго Днѣстромъ на протяженіи семисотъ семидесяти восьми верстъ.

При теперешней конкуренціи на міровомъ рынкѣ, товарообмѣнъ можетъ успѣшно развиваться только при удобныхъ и дешевыхъ путяхъ сообщенія. Общеизвѣстенъ тотъ фактъ, что водный путь вездѣ и всегда— путь наиболѣе дешевый, и государства, обладающія столь обширною сѣтью желѣзныхъ дорогъ, какъ Австро-Венгрія и Германія, затрачиваютъ тѣмъ не менѣе въ послѣднее время огромныя суммы на со-

оруженіе столь же обширной сѣти болѣе дешевыхъ, чѣмъ желѣзныя дороги, водныхъ путей.

Исходные морскіе порты существуютъ при устьѣ всѣхъ судоходныхъ рѣкъ Россіи и Европы, и лишь при наличности подобнаго порта всѣ пути сообщенія прилегающаго къ рѣкѣ края образуютъ стройную систему, цѣлесообразно обслуживающую край: желѣзныя, шоссейныя и грунтовыя дороги становятся подвозными путями къ рѣкѣ, и предназначенные для вывоза продукты. приходятъ къ вывозному морскому порту съ наименьшей затратой на транспортировку.

Исключеніе составляетъ лишь Днѣстръ.

Отсутствіе при устьѣ Днѣстра морского порта создаетъ для этой рѣки иное, совершенно ненормальное положеніе. Не желѣзныя дороги служатъ подвозными путями къ Днѣстру, а наоборотъ, Днѣстръ является подвознымъ путемъ для Юго-Западныхъ жел. дорогъ, пересѣкающихъ рѣку въ трехъ пунктахъ: въ г. Могилевѣ, въ с. Рыбницѣ и въ с. Варницѣ. Къ этимъ пунктамъ стягиваются грузы съ верховьевъ рѣки и направляются по желѣзной дорогѣ въ Одессу, и лишь грузы нижняго Днѣстра, т. е. раіона, лежащаго ниже Варницы, идутъ въ Одессу воднымъ путемъ. Насколько подобное положеніе ненормально, видно изъ того, что, напримѣръ, изъ прилегающаго къ Днѣстру Кишиневскаго уѣзда, около 3.000.000 пуд. хлѣба, по свѣдѣніямъ Одесскаго Биржевого Комитета, вывозится по желѣзнымъ дорогамъ за тысячи верстъ, къ Кенигсбергскому и Данцигскому портамъ.

Эта ненормальность подобной организаціи системы путей сообщенія въ Приднѣстровскомъ краѣ выразится еще рельефнѣе съ улучшеніемъ условій судоходства по Днѣстру; не смотря на значительныя суммы, которыя будутъ затрачены казной на Днѣстръ, экономическая жизнь Приднѣстровья не разовьется, такъ какъ дороговизна желѣзно-дорожнаго сообщенія и искусственное удлиненіе воднаго пути до Одессы, перегрузки изъ берлинъ и галеръ въ вагоны и морскія баржи, и залежи грузовъ на желѣзно-дорожныхъ станціяхъ по прежнему будутъ искусственно повы-

шать стоимость товаровъ, что лишитъ жителей края возможности развивать существующія, расчитанныя на вывозъ, производства и насаждать новыя.

Сознавая тѣ огромныя выгоды, которыя принесло бы сооруженіе морского порта въ Аккерманѣ населенію города, его уѣзда и всего Приднѣстровскаго края, Аккерманское Городское Общественное Управленіе подписало въ 1899 году съ московскимъ купцомъ г. Б. И. фонъ-Вангель предварительный договоръ о прорытіи на частные капиталы глубокаго канала отъ Цареградскаго гирла до Аккермана и объ устройствѣ въ Аккерманѣ порта.

Г. фонъ-Вангель обязался, при согласіи на то Правительства, прорыть за свой счетъ въ Днѣстровскомъ лиманѣ отъ моря до Аккермана глубокій каналъ (23 фута отъ ординара) и устроить въ Аккерманѣ портъ съ тѣмъ, чтобы ему было предоставлено на извѣстное число лѣтъ право эксплоатаціи порта, съ правомъ взиманія съ каждаго пуда ввозимаго въ портъ изъ-за границы и вывозимаго заграницу товара не свыше $1^1/_2$ коп. Г-ну фонъ-Вангель предоставлено также право устройства портовыхъ элеваторовъ. Если бы плата за проходъ взималась всегда максимальная, въ $1^1/_2$ коп., то земледѣлецъ тяготѣющаго въ настоящее время къ Аккерману раіона получилъ бы отъ устройства морского порта въ Аккерманѣ 9—10 коп. прямой выгоды на продаваемомъ пудѣ зерна, что составитъ 5 руб. и болѣе на посѣвную десятину, не считая тѣхъ косвенныхъ, не вполнѣ поддающихся точному исчисленію выгодъ, которыя принесетъ ему улучшеніе качествъ экспортируемаго зерна, уменьшеніе числа рукъ, черезъ которыя проходитъ зерно до вывоза заграницу и проч. Цифра эта подтверждается вполнѣ точными данными, которыя, къ сожалѣнію, не могутъ быть здѣсь приведены за краткостью времени, но для населенія всего уѣзда эта выгода должна быть исчислена въ суммѣ болѣе 1.000.000 руб.

Не смотря на очевидность огромнаго значенія морского порта для всего Приднѣстровья, въ частности для Аккерманскаго уѣзда, не смотря на то, что про-

ектируемый портъ можетъ быть сооруженъ на частныя средства безъ денежныхъ затратъ со стороны Правительства, нужно все же ожидать противодѣйствія со стороны оперирующихъ на линіи Днѣстръ—Одесса пароходныхъ обществъ, желѣзныхъ дорогъ и г. Одессы, заинтересованныхъ въ этомъ вопросѣ. Съ открытіемъ этого порта, часть грузовъ, идущихъ черезъ Одессу, отхлынетъ отъ нея и направится въ Аккерманъ; съ открытіемъ этого порта сильно понизится фрахтъ по линіямъ Варница—Одесса и Аккерманъ—Одесса, такъ что каботажный флотъ долженъ будетъ перенести свои операціи на линію Днѣстръ—Аккерманъ. Устройство морского порта безусловно выгодно для всего Приднѣстровья, въ особенности въ виду того, что предприниматель вынужденъ отвлекать грузы, идущіе съ Днѣстра, отъ воднаго пути Варница—Одесса къ Аккерману уменьшеніемъ платы въ $1^1/_2$ коп. за проходъ судовъ по каналу до минимума, и тяжесть содержанія порта ляжетъ преимущественно на Аккерманскій уѣздъ; но выгоды этого уѣзда, какъ сказано выше, будутъ столь велики, что стоимость этого содержанія въ сравненіи съ ними явится ничтожной.

Въ виду всего вышеизложеннаго, я имѣю просить Совѣщаніе по улучшенію условій судоходства по Днѣстру, имѣющее состояться 26 сего августа при Бессарабской Губернской Земской Управѣ, признать важность для Аккерманскаго уѣзда и всего Приднѣстровскаго края устройства въ Аккерманѣ морского порта и поддержать предстоящее ходатайство г. Аккермана объ утвержденіи Правительствомъ выданной городомъ г. В. И. фонъ-Вангель концессіи на устройство въ Аккерманѣ морского порта съ элеваторомъ.

Отношеніе Тираспольской уѣздной Земской Управы Начальнику изслѣдованія Днѣстра. *Тирасполь, отъ 9 іюня 1902 года за № 487.* Прилегающій къ Днѣстру районъ состоитъ изъ 14-ти волостей и 3-хъ городовъ; въ нихъ посѣвами хлѣбовъ занято 159.790 десятинъ. При теперешнихъ условіяхъ судоходства къ Днѣстру

тяготѣютъ грузы съ 67.730 десятинъ, составляющіе, считая средній урожай 30 пудовъ съ десятины, 2.031.900 пудовъ разнаго хлѣба. При болѣе благопріятныхъ условіяхъ сплава, хлѣбъ со всей посѣвной площади въ количествѣ 4.793.700 пудовъ пошелъ бы по Днѣстру.

Въ тяготѣющемъ къ Днѣстру раіонѣ 16.845 десятинъ занято смѣшанной садовой, виноградной и огородной культурой; продукты ея, стоимостью до 1.094.925 руб., въ настоящее время по Днѣстру совершенно не отправляются, между тѣмъ какъ при болѣе быстромъ передвиженіи судовъ по рѣкѣ они могли бы стягиваться къ Тирасполю, и отсюда по желѣзной дорогѣ могли бы быть отправляемы въ пункты назначенія.

При 15-ти поселеніяхъ въ 5-ти по-Днѣстровскихъ волостяхъ имѣются каменоломни, представляющія собой почти неразработанныя богатства, такъ какъ камень идетъ исключительно для мѣстныхъ надобностей; сбытъ его на сторону, вслѣдствіе дороговизны отправки на подводахъ, самый незначительный. Дѣлаются попытки отправлять на плотахъ въ Тирасполь, но камень приходитъ подмоченнымъ, и сбытъ его поэтому плохой.

Отношеніе Начальнику изслѣдованій Днѣстра Главной Конторы инспекціи эксплоатаціи Русскаго Общества Пароходства и Торговли. *Одесса, 10 іюля 1902 года, № 429.* Прекращеніе нашимъ Обществомъ своихъ буксирныхъ операцій на рѣкѣ Днѣстрѣ вызвано было общимъ угнетеннымъ положеніемъ хлѣбной торговли въ раіонѣ рѣки, частью же проведеніемъ рельсовыхъ путей къ нѣкоторымъ пристанямъ средняго теченія рѣки и отвлеченіемъ оттого части грузовъ на желѣзныя дороги. Сверхъ сего, наше Общество не могло не считаться и съ самыми особенностями плаванія по этой рѣкѣ — съ быстротою теченія, а главное — съ крайне извилистымъ русломъ рѣки.

Такой характеръ русла, обусловливая большой излишекъ пробѣга пароходовъ съ буксирами, особливо тягостно отзывался на взводномъ судоходствѣ, которое не можетъ исполняться безъ помощи буксирныхъ па-

роходовъ: судоходство сплавное по этой рѣкѣ терпѣло менѣе, ибо могло во многихъ случаяхъ совершаться безъ помощи пароходовъ.

Вопросъ о томъ, возможно-ли ожидать возникновенія вновь на этой рѣкѣ крупнаго буксирнаго предпріятія и, въ частности, возстановитъ-ли наше Общество свое тамъ буксирное дѣло, если условія судоходства по той рѣкѣ будутъ улучшены — не поддается разрѣшенію въ настоящее время, и дѣло будетъ зависѣть столько же отъ техническихъ условій плаванія, сколько и отъ условій экономическихъ.

Мѣры улучшенія судоходства по Днѣстру должны обнимать: 1) устраненіе перекатовъ; 2) удержаніе фарватера на одномъ, по возможности, руслѣ; 3) удаленіе подводныхъ камней; 4) непрерывное удаленіе карчей; 5) выправленіе наибольшихъ излучинъ рѣки; 6) углубленіе Днѣстровскаго лимана и бара до мѣры по крайней мѣрѣ 9-ти футъ (осадки морскихъ баржъ).

Подписали Директоръ и Инспекторъ эксплоатаціи

Отношеніе Каменецъ-Подольскаго Городского Головы Начальнику изслѣдованій Днѣстра. *Каменецъ-Подольскъ, 27 іюля 1902 года, № 4346.* Городъ Каменецъ-Подольскъ служитъ торговымъ центромъ Каменецкаго и большей части Ушицкаго уѣздовъ, и потому интересы его неразрывно связаны съ интересами этого раіона, занимающаго свыше 5.035 кв. верстъ черноземной земли. Весь этотъ раіонъ, за исключеніемъ шоссейной дороги, соединяющей Волочискую вѣтвь юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ гор. Проскуровѣ съ Австріей чрезъ гор. Каменецъ и незначительныхъ отдѣльныхъ участковъ шоссе въ Ушицкомъ уѣздѣ, не имѣетъ другихъ искусственныхъ путей сообщенія. Отъ Проскурова гор. Каменецъ отстоитъ на 97 верстъ. Хотя въ 35 верстахъ отъ гор. Каменца имѣется станція „Ларга“ Новоселицкой вѣтви юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, но путь къ этой станціи пересѣкается р. Днѣстромъ, не имѣющимъ моста, и потому сообщеніе это часто прерывается во время половодья, замерзанія и размерзанія р. Днѣстра, а также во время бездорожья, такъ какъ сообщеніе это идетъ

по грунтовой, а не шоссейной дорогѣ. Въ то же время и р. Днѣстръ, протекающая по юго-западной границѣ этого раіона, оказываетъ незначительныя услуги въ коммуникаціонномъ отношеніи, благодаря частымъ отмелямъ, препятствующимъ свободному движенію грузовъ. При такихъ условіяхъ весь этотъ щедро надѣленный природой раіонъ не имѣетъ надлежащаго сбыта для своихъ продуктовъ, не окупающихъ дорогой перевозки. Расчистка р. Днѣстра, которая бы дала свободное движеніе хоть мелкосидящимъ судамъ и плотамъ, явилась бы истиннымъ благодѣяніемъ для этого раіона, такъ какъ дала бы возможность вывозить не только хлѣбъ, но и болѣе громоздкіе продукты: камень, алебастръ, известь и т. п. къ ближайшимъ станціямъ желѣзной дороги (Могилевъ, Рыбница, Бендеры) и торговымъ центрамъ, лежащимъ по р. Днѣстру.

По изложеннымъ основаніямъ расчистка р. Днѣстра имѣетъ жизненное значеніе для гор. Каменца и его раіона.

Краткая записка Могилевъ-Подольскаго Уѣзднаго Предводителя Дворянства Д. Н. Чихачева. *20 августа 1902 года.* Днѣстръ, омывающій 6 уѣздовъ Подольской губерніи, могъ бы служить важною жизненною артеріею, связывающею Подолію съ Одессою и приднѣстровскою частью Бессарабіи и Херсонской губерніи. Однѣ желѣзныя дороги не могутъ вполнѣ удовлетворить потребности края въ дешевыхъ торговыхъ сообщеніяхъ, и значеніе рѣки Днѣстра, какъ судоходной, въ этомъ отношеніи могло бы быть велико. Очистка части Днѣстра ниже г. Могилева отъ карчей и подводныхъ камней и уничтоженіе въ этой части рѣки перекатовъ оказались весьма полезными для развитія грузового и пассажирскаго движенія. Между тѣмъ и верхняя часть отъ Могилева до границы можетъ быть сдѣлана сравнительно легко судоходною, и улучшеніе ея въ интересахъ края является настоятельно необходимымъ. Важнѣйшими грузами, отправляемыми внизъ по рѣкѣ до Одессы или до ближайшей желѣзнодорожной станціи

Могилевъ служили бы: хлѣбъ, преимущественно кукуруза, древесные матеріалы, дрова, фосфориты, въ особенности послѣ послѣдовавшаго въ нынѣшнемъ году снятія вывозной пошлины на фосфориты, гипсъ, свекловицу, сахаръ. Въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ хозяева-производители зерна въ раіонѣ Днѣстра лишены возможности пользоваться Жмеринка-Новоселицкою вѣтвью Юго-Западной желѣзной дороги, такъ какъ въ это время года вагоны заняты подъ свеклу, сахаръ, откармливаемый скотъ (всѣ эти грузы имѣютъ преимущество передъ зерновыми при назначеніи очереди). Хлѣбъ складывается на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, и часто только къ концу осени отправляется по назначенію, вслѣдствіе чего хозяева-производители зерна несутъ большія потери. Весьма было бы желательно, чтобы хлѣбъ можно было бы сплавлять по Днѣстру до Варницы, или даже до Одессы на баржахъ. Обратными грузами могли бы служить преимущественно соль и уголь. Возможность доставленія угля по дешевой цѣнѣ имѣла бы огромное значеніе для края — именно способствовала бы сохраненію лѣсовъ. Кромѣ того, Днѣстръ, протекающій въ верховьѣ своемъ чрезъ богатый, густо населенный край, можетъ служить для мѣстнаго какъ пассажирскаго, такъ и торговаго сообщенія,—такіе бойкіе пункты, какъ Студеница, Старая Ушица, Калюсъ сильно нуждаются въ удобныхъ сообщеніяхъ съ Могилевомъ.

Между тѣмъ, въ дѣйствительности, мы видимъ, что судоходство по рѣкѣ не только не достигло сколько-нибудь значительнаго развитія, но изъ года въ годъ условія плаванія по Днѣстру становятся болѣе тяжелыми. Столь неблагопріятное состояніе рѣки Днѣстра требуетъ особаго вниманія со стороны Правительства; всякія мѣры, принятыя послѣднимъ съ цѣлью улучшенія условій судоходства, окупятся сторицею.

Записка Кіевскаго Округа Путей Сообщенія о современныхъ судоходныхъ условіяхъ рѣки Днѣстра и мѣрахъ для ихъ улучшенія Рѣка Днѣстръ, берущая начало въ Карпатскихъ горахъ въ Австріи и впадающая,

при посредствѣ Днѣстровскаго лимана, въ Черное море, имѣетъ протяженіе въ предѣлахъ Россійской Имперіи 775 верстъ и протекаетъ по плодороднѣйшей и густо населенной мѣстности; съ правой стороны къ нему прилегаетъ Бессарабская губернія, а съ лѣвой—Подольская и, южнѣе, Херсонская губерніи. Какъ судоходный путь, Днѣстръ связанъ съ желѣзными дорогами въ слѣдующихъ пунктахъ: Могилевѣ-Подольскомъ, Рыбницѣ, Бендерахъ, съ вѣтвью къ Варницкой пристани и Тирасполѣ.

Казалось бы, что при столь благопріятныхъ географическихъ и экономическихъ условіяхъ судоходная дѣятельность на Днѣстрѣ должна была бы развиться до широкихъ предѣловъ, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности такого развитія не только не замѣчается, въ особенности по отношенію къ пароходству, а напротивъ того, съ нѣкоторыхъ поръ усматривается даже нѣкоторый застой въ этомъ, какъ это видно изъ прилагаемой при семъ вѣдомости. На Днѣстрѣ до сего времени существуетъ только сплавъ судовъ и плотовъ; судоходства же взводнаго и приспособленныхъ для него судовъ не имѣется. Хлѣбные грузы сплавляются отчасти на плотахъ, большею же частью на грубо сбитыхъ, небольшихъ, неуклюжихъ паромахъ и галерахъ, представляющихъ собою нѣчто вродѣ плота съ вертикальными невысокими бортами. Суда эти строятся въ Австріи и служатъ обыкновенно на одинъ сплавъ. Главною причиною, недозволяющею постройки болѣе совершеннаго типа судовъ на Днѣстрѣ, служитъ отсутствіе на этой рѣкѣ естественныхъ затоновъ для зимовокъ въ видѣ заливовъ или старорѣчій, которые при частыхъ паводкахъ и обиліи глинисто-иловатыхъ наносовъ, влекомыхъ водою, весьма быстро ими заносятся; вслѣдствіе этой причины, всѣ суда на зиму должны быть вытаскиваемы на берега, что, конечно, сопряжено не только съ значительными затратами, но и съ порчею корпусовъ судовъ. Такимъ образомъ, полное отсутствіе затоновъ парализуетъ попытки нѣкоторыхъ иниціаторовъ къ введенію на Днѣстрѣ судовъ хорошихъ типовъ и прочной конструкціи и исключаетъ всякую возможность учрежденія и развитія пра-

вильнаго судостроенія. Второю причиною, препятствующею развитію взводнаго судоходства, нельзя не признать недостатокъ взводныхъ грузовъ для утилизированія всего рѣчного флота, потребнаго для сплава зернового хлѣба.

Кромѣ этихъ главныхъ причинъ, есть еще и другія причины столь ненормальнаго положенія Днѣстровскаго судоходства, которыя заключаются въ слѣдующемъ:

1) въ затрудненіяхъ, встрѣчаемыхъ судоходствомъ въ самомъ руслѣ рѣки, обусловливаемыхъ недостаточной глубиной на перекатахъ при низкомъ положеніи горизонта воды, а также существованіемъ подводныхъ камней, грядъ и скалистыхъ выступовъ дна и береговъ, особенно многочисленныхъ въ верхней и отчасти средней части рѣки;

2) въ мелководности Днѣстровскаго бара, благодаря которой не можетъ быть организована правильная и удобная передача рѣчныхъ грузовъ на морскія суда, вслѣдствіе чего грузы эти направляются отъ узловыхъ пристаней по желѣзнымъ дорогамъ къ морскому порту въ Одессу и

3) въ причинахъ чисто экономическаго характера, а именно: въ учрежденіи навигаціонныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, отвлекающихъ грузы съ рѣки на желѣзныя дороги, а также въ выдачѣ желѣзными дорогами ссудъ подъ хлѣбные грузы, поступающіе на желѣзныя дороги.

Въ концѣ семидесятыхъ годовъ, когда Министерствомъ Путей Сообщенія обращено было усиленное вниманіе на состояніе и нужды рѣчныхъ путей въ Россіи и учреждена была Навигаціонно-Описная Коммиссія для изученія этихъ путей, предпринято было также и изслѣдованіе средней части р. Днѣстра, которое затѣмъ было произведено на верхней части и постепенно продолжено и на нижнюю часть рѣки; результатомъ всѣхъ этихъ работъ въ настоящее время имѣются подробные планы р. Днѣстра на всемъ его протяженіи. Изслѣдованіемъ этимъ выяснены были также нужды Днѣстровскаго судоходнаго пути, и Ми-

нистерство Путей Сообщенія еще въ 1881 году, находя необходимымъ придти на помощь Днѣстровскому судоходству, входило въ Государственный Совѣтъ съ ходатайствомъ объ отпускѣ на это дѣло 400 тыс. рублей для производства тѣхъ работъ, которыя представлялись наиболѣе необходимыми въ видахъ возможности замѣны первобытныхъ галеровъ, плававшихъ по Днѣстру, судами болѣе прочной конструкціи и учрежденія пароходства. Ходатайство это, однако, удовлетворено не было, но Государственнымъ Совѣтомъ предложено было Министерству Путей Сообщенія войти въ сношеніе съ Херсонскимъ и Бессарабскимъ Земствами, а также и Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли о томъ, не пожелаютъ-ли они принять участіе въ расходахъ по улучшенію судоходныхъ условій р. Днѣстра.

На сдѣланныя въ этомъ смыслѣ предложенія, Херсонское Земство и Русское Общество Пароходства и Торговли отъ участія въ расходахъ вовсе отказались, Бессарабское же Земство, не находя возможнымъ удѣлить для Днѣстра средствъ изъ своихъ суммъ, предложило учредить на этой рѣкѣ особый сборъ съ проходящихъ грузовъ. На основаніи этого было возбуждено вновь ходатайство объ улучшеніи Днѣстра, по которому ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 29 ноября 1883 г. Мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было постановлено отпустить по смѣтамъ 1884 и 1885 годовъ въ видѣ ссуды 400 тыс. рублей на улучшеніе этой рѣки, причемъ въ возмѣщеніе отпущенной суммы повелѣно установить особый сборъ въ размѣрѣ 1% съ цѣнности проходящихъ по Днѣстру грузовъ, сверхъ такого же $^1/_4$ % сбора, взимавшагося на всѣхъ судоходныхъ путяхъ Имперіи, съ тѣмъ, чтобы впредь до разрѣшенія общаго вопроса объ измѣненіи существующей системы взиманія сего послѣдняго сбора, устанавливаемый дополнительный сборъ взимался на тѣхъ же основаніяхъ, на коихъ взимается $^1/_4$ % сборъ.

Какъ извѣстно, $^1/_4$ % сборъ отмѣненъ для всѣхъ рѣкъ еще въ 1896 году; однопроцентный же сборъ на Днѣстрѣ существуетъ и понынѣ, и составляетъ по те-

кущій годъ 789880 рублей, хотя объ упраздненіи его, какъ крайне обременительнаго для судоходства, и давно уже съ громаднымъ избыткомъ покрывшаго означенную ссуду, Правленіе неоднократно входило съ представленіями въ Министерство, а именно 20 февраля 1896 г. за № 1557 и 12 мая 1901 г. за № 6469.

По естественнымъ условіямъ теченія, характеру береговъ и качеству грунта, Днѣстръ подраздѣляется на три части:

1)	верхняя отъ границы до Могилева-Подольскаго	185 вер.
2)	средняя отъ Могилева-Подольскаго до Выхватинцевъ	205 „
и 3)	нижняя отъ Выхватинцевъ до лимана	385 „
	Итого. .	775 вер.

Верхняя часть имѣетъ характеръ горной рѣки; средняя часть, хотя и сохраняетъ отчасти горный характеръ, но, протекая въ болѣе отлогихъ берегахъ, приближается къ характеру луговыхъ рѣкъ; нижняя же часть имѣетъ типичный характеръ луговыхъ рѣкъ.

Верхняя часть рѣки, изобилующая подводными камнями и скалистыми возвышеніями дна, а также мелями, въ естественномъ состояніи мало пригодна для правильнаго судоходства, и на ней не существуетъ пароходнаго движенія; средняя же и нижняя части доступны для судоходства и въ естественномъ видѣ; такъ какъ наибольшія препятствія судоходство встрѣчало въ средней части рѣки, то и работы по улучшенію судоходныхъ условій рѣки начаты были съ 1884 года въ этой именно части. По израсходованіи означенныхъ 400 тыс. рублей, и въ виду необходимости дальнѣйшаго облегченія начавшаго быстро развиваться судоходства, послѣдовали на общемъ основаніи дальнѣйшія ассигнованія кредитовъ изъ средствъ Министерства Путей Сообщенія, при чемъ общая сумма всѣхъ ассигнованій на сей предметъ съ 1884 по 1896 годъ составила 1.120.810 рублей, а затѣмъ отпускъ

Министерствомъ средствъ на капитальное улучшеніе Днѣстра прекращенъ. Всего въ средней части рѣки улучшено 38 перекатовъ, при чемъ проектная глубина принята была въ 3 фута отъ средне-низкаго горизонта, которые рѣка имѣетъ въ естественномъ состояніи въ плесахъ между перекатами. Кромѣ того, устроены были въ видѣ опыта три затона для зимовки судовъ: въ Рашковѣ, Кладкахъ и Каменкѣ, посредствомъ загражденія боковыхъ протоковъ, образуемыхъ островами. Однако, опытъ этотъ оказался неудачнымъ, такъ какъ затоны быстро занесены были наносами и обсохли; поддерживать же ихъ не было возможности за недостаткомъ землечерпательныхъ средствъ. Улучшеніе означенныхъ перекатовъ произведено помощью каменныхъ выправительныхъ сооруженій въ связи съ прорытіемъ землечерпательницами прорѣзей на тѣхъ перекатахъ, на которыхъ, по свойствамъ гравелистаго дна, нельзя было расчитывать на успѣшную разработку судового хода силою одного лишь надлежаще выправленнаго теченія. Къ сожалѣнію, однако, какъ регуляціонныя, такъ и землечерпательныя работы, за ограниченностью имѣвшихся средствъ и необходимости распространенія работъ на возможно большее число перекатовъ, не могли быть исполнены въ должной полнотѣ и потому, по необходимости, пришлось ограничиваться возведеніемъ лишь наиболѣе необходимыхъ сооруженій и то не до надлежащей ихъ высоты, а въ большинствѣ однихъ лишь подводныхъ ихъ частей, оставляя какъ промежуточныя сооруженія, такъ и возведеніе надводныхъ частей сооруженій до отпуска потребныхъ средствъ. Также и землечерпательныя прорѣзи не могли быть сдѣланы достаточныхъ размѣровъ, по надежнымъ направленіямъ, и притомъ не на всѣхъ перекатахъ, гдѣ таковыя требовались, такъ какъ имѣвшихся для сего двухъ слабыхъ, старой конструкціи, землечерпательницъ, рабочей производительностью каждой отъ 3 до 5 куб. саженъ въ часъ, было совершенно недостаточно; къ тому же черпательницами этими пришлось углублять также и судовой ходъ на барѣ. При такихъ условіяхъ, конечно, произведенныя работы по

улучшенію судоходныхъ условій въ средней части рѣки далеко не могутъ считаться законченными, а достигнутые ими, благопріятные для судоходства результаты — удовлетворяющими вполнѣ нуждамъ судоходства въ этой части рѣки. Въ настоящее время на Днѣстрѣ остается всего одна лишь весьма слабая землечерпательница, другая же за ветхостью разобрана и предназначена въ продажу. Между тѣмъ землечерпательныя работы въ средней части Днѣстра, благодаря свойствамъ его дна (гравелистости и мѣстами тяжелаго ила), необходимы болѣе чѣмъ гдѣ-либо, какъ для поддержанія устроенныхъ уже прорѣзей, заносящихся съ теченіемъ времени при паводкахъ, такъ и прорытія новыхъ, а также для устройства затоновъ, почему Правленіемъ и вносилась ежегодно въ соотвѣтственную вѣдомость кредитовъ, испрашиваемыхъ къ ассигнованію, заготовка для Днѣстра хотя бы одной сильной землечерпательницы, и такая землечерпательница заказана Министерствомъ въ текущемъ году.

Выправительныхъ работъ въ нижней части р. Днѣстра до сихъ поръ не производилось, за исключеніемъ лишь начатаго въ 1900 году улучшенія подхода къ Варницкой пристани, каковыя работы предприняты по ходатайству Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью облегченія перегрузки хлѣба съ судовъ и плотовъ на желѣзную дорогу; работы эти производятся понынѣ, и на производство ихъ по смѣтамъ 1900, 1901 и 1902 гг. ассигновано всего 85.030 руб. Въ этой части Днѣстра, на протяженіи 385 верстъ, находятся 22 переката, изъ числа которыхъ наиболѣе затруднительными являются: „Гояны“, „Маловатое“, „Кошница“, „Шерпены“, „Бендеры“ и „Тирасполь“, улучшеніе которыхъ должно быть поставлено въ первую очередь.

Вопросъ о необходимости улучшенія верхней части р. Днѣстра возбужденъ былъ Бессарабскимъ Земствомъ передъ Министерствомъ Путей Сообщенія еще въ 1886 году, но ходатайство это не получило удовлетворенія за непмѣніемъ средствъ (отзывъ бывшаго Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній Земству

отъ 12 февраля 1887 г. № 892). Эта необходимость улучшенія верхней части Днѣстра подтверждена была въ 1887 году Коммиссіей, назначенной Министерствомъ подъ предсѣдательствомъ инженера Зброжека, для выясненія нуждъ Днѣстра, а въ 1897 году мѣстные пароходовладѣльцы и Бессарабскій Губернаторъ вновь возбудили ходатайство объ улучшеніи той же части Днѣстра, указывая, что удовлетворительное рѣшеніе этого вопроса весьма важно для поднятія экономическаго благосостоянія населенія мѣстностей, прилегающихъ къ верхней части р. Днѣстра, и что источникомъ для покрытія части расходовъ на этотъ предметъ можетъ служить установленный 1% сборъ съ цѣнности провозимыхъ грузовъ.

Результатомъ этого послѣдняго ходатайства былъ отпускъ въ томъ-же году средствъ на производство подробныхъ изысканій въ затруднительныхъ мѣстахъ верхней части р. Днѣстра, каковыми изысканіями выяснено, что изъ числа всѣхъ 27 перекатовъ въ этой части рѣки, 6 изъ нихъ, а именно: „Вороновицы“, „Грушево“, „Лоевцы“, „Хребтіево“, „Калюсъ“ и „Казачій“ наиболѣе затруднительны для судоходства; два-же послѣднихъ, какъ расположенныхъ непосредственно выше Могилева, требуютъ немедленнаго улучшенія. На улучшеніе всѣхъ перечисленныхъ шести перекатовъ, согласно проектамъ представленнымъ въ Министерство, исчислено было около 75.000 р.; къ работамъ-же по улучшенію перекатовъ „Калюсъ“ и „Казачій“ приступлено было въ 1900 году за счетъ кредита 15.000 руб., ассигнованнаго для сего по § 17 ст. 2 смѣты 1899 года, при чемъ недостававшіе 7.520 руб. покрыты были изъ кредита 10 тыс. рублей, ассигнованнаго по тѣмъ же параграфу, статьѣ и смѣтѣ на улучшеніе Паньковскаго на р. Днѣпрѣ переката.

Но не однѣми только выправительными работами въ связи съ землечерпаніемъ исчерпывались мѣры, принимавшіяся и принимаемыя понынѣ, въ зависимости отъ размѣра имѣющихся средствъ, для воспособленія Днѣстровскому судоходству. На ряду съ выправительными работами производились и произво-

дятся на общія ассигнованія по Округу: обстановка судоваго хода по всей рѣкѣ указательными знаками; расчистка его отъ подводныхъ камней и карчей; принимаются временныя мѣры для поддержанія судоходной глубины на перекатахъ посредствомъ струенаправляющихъ щитовъ и другихъ легкихъ загражденій, разгребаніе наносовъ граблями и т. п.; учреждены также телеграфныя извѣщенія съ главнѣйшихъ водомѣрныхъ постовъ о колебаніяхъ горизонта воды въ рѣкѣ (ходѣ паводка), выставляемыя для свѣдѣнія судоходцевъ на пристаняхъ.

Обращаясь, затѣмъ, къ вопросу о дальнѣйшихъ мѣропріятіяхъ для радикальнаго улучшенія судоходныхъ условій р. Днѣстра, представляется необходимымъ:

1) Составить полный проектъ улучшенія всей рѣки, при чемъ, такъ какъ произведенныя уже работы въ средней и отчасти верхней частяхъ рѣки подтверждаютъ возможность такого улучшенія этихъ частей посредствомъ выправительныхъ работъ въ связи съ землечерпаніемъ, возможность-же улучшенія посредствомъ подобныхъ же работъ нижней части не подлежитъ сомнѣнію, то и проектъ этотъ долженъ быть составленъ въ означенномъ направленіи. Техническимъ матеріаломъ для составленія этого проекта могутъ служить имѣющіеся въ Правленіи планы и другія техническія данныя, которые для верхняго и нижняго участковъ рѣки, будутъ вполнѣ пригодны, такъ какъ на этихъ участкахъ выправительныя работы до сего времени почти не производились и потому въ естественныхъ условіяхъ быта рѣки въ этихъ участкахъ не могло произойти значительныхъ перемѣнъ; что-же касается средняго участка, то на таковомъ подъ вліяніемъ возведенныхъ сооруженій произошли большія измѣненія, при чемъ оказалось, что многія мѣста въ предѣлахъ выправленныхъ участковъ далеко еще не получили желаемаго въ интересахъ судоходства переформированія и развитія русла; кромѣ того, ухудшилось состояніе русла между выправленными частями; вслѣдствіе чего требуется нынѣ составить болѣе обширный проектъ, предвидя въ будущемъ сплошное

выправленіе русла на всемъ его протяженіи. По этимъ причинамъ оказывается необходимымъ произвести повторительныя сплошныя изысканія на всей средней части Днѣстра отъ г. Могилева до с. Выхватинцевъ на протяженіи 205 верстъ. По мѣрѣ постройки сооруженій происходили разнообразныя измѣненія въ рѣчномъ руслѣ, изслѣдованіе которыхъ въ связи съ изслѣдованіемъ результатовъ землечерпанія дали богатый техническій матеріалъ, могущій служить руководящимъ началомъ, какъ для проектированія дополнительныхъ сооруженій, назначенія ихъ размѣровъ и высоты, такъ и для составленія проекта сплошного выправленія этой части рѣки. Сообразуясь съ тѣми-же руководящими данными, надлежитъ составить и подробную программу изысканій. Что касается нижней части Днѣстра, то составленіе проекта ея улучшенія посредствомъ выправленія отдѣльныхъ перекатовъ и укрѣпленія подмываемыхъ береговъ можетъ быть исполнено, примѣняясь къ результатамъ подобныхъ работъ на другихъ рѣкахъ лугового характера, какъ напр. рр. Десна, Сожъ, верхній Днѣпръ и другихъ. Правильное рѣшеніе вопроса объ улучшеніи верхней части рѣки представляетъ собою задачу наиболѣе трудную по той причинѣ, что на этой части не были еще до сихъ поръ произведены выправительныя работы въ такомъ размѣрѣ, при которомъ по результатамъ ихъ можно былобы судить о возможности достигнуть результатовъ вполнѣ обезпечивающихъ судоходство отъ мелей, каменныхъ препятствій, и быстроты теченія. На этомъ основаніи представляется желательнымъ составленіе проекта улучшенія этой части въ двухъ варіантахъ, а именно: посредствомъ выправленія русла и посредствомъ его шлюзованія, и затѣмъ по сравненіи этихъ проектовъ окажется возможнымъ дать предпочтеніе которому либо изъ нихъ. Принимая въ соображеніе быстроту теченія, массу скалистыхъ выступовъ дна и береговъ, узкость русла и сравнительно недостаточную глубину, нельзя не придти къ тому заключенію, что шлюзованіе этой части рѣки можетъ дать болѣе скорые и обезпеченные результаты, чѣмъ выправленіе со-

вмѣстно съ землечерпаніемъ и взрывами скалистыхъ препятствій. Для составленія проекта шлюзованія потребуется произвести дополнительныя изысканія, которыя будутъ заключаться въ повторительной продольной нивеллировкѣ воды, установкѣ временныхъ водомѣрныхъ постовъ, нивеллировкѣ гребней береговъ и зондировкѣ грунта, а также въ изученіи условій ледохода и паводковъ. Выполненіе столь обширной задачи, какъ производство сплошныхъ изысканій на средней и дополнительныхъ изысканій на верхней частяхъ рѣки и составленіе проекта улучшенія Днѣстра на всемъ протяженіи, включая и баръ, возможно только при достаточно полно организованной партіи техниковъ, при чемъ мѣстные Начальники техническихъ участковъ могли-бы принять полезное участіе въ разработкѣ проекта, общее-же руководство работами казалось-бы цѣлесообразнымъ поручить Правленію Округа. Расходы, потребные на производство изысканій и составленіе проекта улучшенія всего Днѣстра, можно приблизительно опредѣлить суммою около 50 тыс. рублей, а время для исполненія означенной работы двумя годами.

2) Необходимо немедленно-же приступить къ возведенію проектированныхъ сооруженій для устройства затона у Рыбницы, дабы съ полученіемъ заказанной землечерпательницы возможно было безъ промедленія начать дноуглубительныя работы въ затонѣ. На устройство затона, согласно проекту, исчислено всего 150.000 р. въ томъ числѣ на землечерпательныя работы 37.218 р. и на остальныя работы 112.782 рубля.

3) Выше было упомянуто о томъ важномъ значеніи, какое имѣютъ землечерпательныя работы на Днѣстрѣ, и безъ которыхъ радикальное улучшеніе судоходныхъ условій этой рѣки недостижимо, и въ виду этого скорѣйшее снабженіе Днѣстра землечерпательными средствами давно уже представлялось необходимымъ. Въ прежнихъ своихъ представленіяхъ по сему предмету, а также въ поясненіяхъ къ вѣдомостямъ испрашиваемыхъ къ ассигнованію кредитовъ, Правленіе находило необходимымъ имѣть на Днѣстрѣ, по край-

ней мѣрѣ, два сильныхъ землечерпательныхъ каравана новѣйшей конструкціи. Такъ какъ для одного изъ этихъ карабановъ землечерпательница уже заказана рабочей производительностью 8 куб. саж. въ гравелистомъ грунтѣ, то весьма желательно заказать и другую, съ приспособленіемъ ея для работъ въ песчаномъ и пловатомъ грунтахъ, рабочей производительностью не менѣе 15 куб. саж. въ часъ. Кромѣ того, нужна еще отдѣльная землечерпательница полуморского типа для работъ въ лиманѣ на барѣ; однако же для этой цѣли могла-бы быть употреблена и одна изъ портовыхъ черпательницъ.

Вотъ тѣ мѣропріятія, которыя, по мнѣнію Правленія, надлежитъ привести въ исполненіе безотлагательно для правильной постановки вопроса о радикальномъ улучшеніи судоходныхъ условій р. Днѣстра, о которомъ такъ настоятельно хлопочутъ, какъ земства прилежащихъ губерній, такъ и водоходцы, и которымъ живо интересуется въ послѣднее время военное вѣдомство.

Приложеніе къ Запискѣ Кіевскаго Округа Путей Сообщенія.

Свѣдѣнія о движеніи судоходства по рѣкѣ Днѣстру съ 1884 по 1902 годъ и о количествѣ поступившихъ за тоже время 1% и ¼% сборовъ.

Г О Д Ы.		Число.	Количество клади въ пудахъ.	Цѣнность клади въ рубляхъ.	Поступило 1% сбора.	Поступило ¼% сбора.	
1884	Пароходовъ	6	5.765.485	2.265.584	22.665.84	5663.96	
	Судовъ	1774					
	Плотовъ	738					
1885	Пароходовъ	4	7.442.333	2.866.192	28.661.92	7165.48	
	Судовъ	2683					
	Плотовъ	921					
1886	Пароходовъ	6	8.509.520	2.712.436	27.124.36	6781.09	
	Судовъ	2356					
	Плотовъ	1126					
1887	Пароходовъ	7	13.491.055	4.496.644	44966.44	11.241.61	
	Судовъ	2776					
	Плотовъ	1192					
1888	Пароходовъ	7	11.742.124	6.324.200	63242.02	15.810.50	
	Судовъ	2499					
	Плотовъ	984					
1889	Пароходовъ	7	16.770·953	7.623.568	76235.68	19.058.92	
	Судовъ	2907					
	Плотовъ	1112					
1890	Пароходовъ	6	15.301.553	8.358.140	83581.40	20.895.35	
	Судовъ	2337					
	Плотовъ	1139					
1891	Пароходовъ	10	16.752.390	8.630.432	86304.32	21.576.08	
	Судовъ	2941					
	Плотовъ	1031					
1892	Пароходовъ	13	12.917.052	5.147.840	51.492.36	12.873.09	
	Судовъ	1734					
	Плотовъ	1010					

Въ числѣ пароходовъ, плававшихъ по р. Днѣстру съ 1884 года по 1902 годъ, показанъ также одинъ казенный пароходъ „Днѣстръ“.

Г О Д Ы.		Число.	Количество клади въ пудахъ.	Цѣнность клади въ рубляхъ.	Поступило 1% сбора.	Поступило 1/4% сбора.	
1893	Пароходовъ	6	6.915.187	25.521.428	25.252.52	6313·13	1/4% сборъ отмѣненъ 22 Іюля 1896 года.
	Судовъ	1009					
	Плотовъ	799					
1894	Пароходовъ	6	15.287.640	4.097.648	40.994.92	10.249.77	
	Судовъ	2322					
	Плотовъ	995					
1895	Пароходовъ	7	13.529.000	3.792.214	37.932.74	9.483.17	
	Судовъ	1459					
	Плотовъ	1232					
1896	Пароходовъ	7	11.727.081	3.294.828	32.949.28	3.820.93	
	Судовъ	1150					
	Плотовъ	1204					
1897	Пароходовъ	5	8.713.528	2.260·130	22.601.30	»	
	Судовъ	973					
	Плотовъ	844					
1898	Пароходовъ	6	13.253.320	3.991.060	39 910.60	»	
	Судовъ	1521					
	Плотовъ	1043					
1899	Пароходовъ	10	16.445.629	4·616.356	46.163.56	»	
	Судовъ	1564					
	Плотовъ	1457					
1900	Пароходовъ	6	9.780 281	2.697.461	26.974 61	»	
	Судовъ	1332					
	Плотовъ	799					
1901	Пароходовъ	4	11.993.454	3.282,654	32.826.54	-	
	Судовъ	1710					
	Плотовъ	984					
					789.880 41		

ОПЕЧАТКИ.

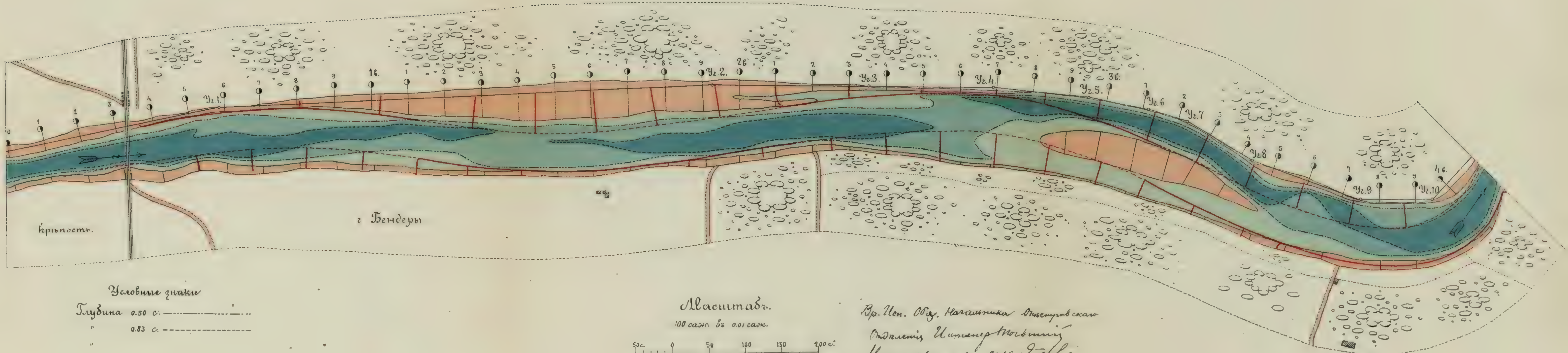
Страница.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Должно быть.*
1	6—7 снизу	гра-ницы	гра-ницы
10	17 сверху	версты	верстъ
12	13 сверху	слѣдующіе:	слѣдующіе:
17	4 сверху	является	являются
18	17 снизу	цромѣрамъ	промѣрамъ
18	17 снизу	показываютъ,	показываетъ,
18	11 снизу	количества	количество
19	15 сверху	общій	общей
25	9 сверху	Перекаты	Перекатъ
25	12 сверху	наименьшой	наименьшей
27	9 снизу	доходяшихъ	доходящихъ
29	19 снизу	252	256
33	12 сверху	небольшую	небольшую
34	2 сверху	верщковъ	вершковъ
35	18 снизу	прорѣзою	прорѣзью
38	9 сверху	отдѣляюшійся	отдѣляющійся
45	11 сверху	Ушицы,	Ушицѣ,
45	18 снизу	Грушево-Барино	Грушево-Бабино
53	2 сверху	сть	отъ
54	1—3 сверху	Длиіа	Длина
58	10 сни у	верхиій	верхній
69	12 сверху	возвращается	возвращаются
78	8 сверху	водныхъ	водяныхъ
80	10 снизу	врѣзываются	врѣзываются
89	16 снизу	обмѣленія	обмелѣнія
96	7 сверху	Сороки	Сорокъ
96	4 снизу	динамитовъ	динамита
103	15 снизу	освѣщенными	освѣщаемыми
104	1 снизу	586	386
105	12 сверху	обставлялосъ	обставлялось
106	4 сверху	93-хъ	93
106	8 сверху	поставыхъ	постовыхъ
123	8 сверху	деревяниаго	древеснаго
124	20 снизу	Бырново	Бырново
124	16 снизу	Лемшпнъ	Демшинъ
124	9 снизу	Вншнево	Вишнево

Страница.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Должно быть.*
126	14 снизу	Бушенка	Бушечка
126	4 снизу	Цыбул вка	Цыбулевка
127	13 снизу	Пугочепы	Пугочены
134	4—5—6 сверху	по котором упоказанъ	по которому показанъ
138	6 сверху	таблици	таблицы
138	11 снизу	вести	везти
138	10 снизу	Рыбницы,	Рыбницѣ,
142	18 снизу	подвозилось	подвозились
149	15 сверху	излишнихъ	излишнихъ
151	4 снизу	желѣзныл	желѣзныя
159	2 сверху	опиливаются	опиливается
162	16 снизу	больще	больше
167	3 снизу	типь	типъ
170	1 сверху	такжэ	также
175	17 сверху	будутъ	будетъ
180	7 сверху	пороходами	пароходами
198	3—4 сверху	Количестзо	Количество
199	23 снизу	рублн	рубли
203	2 сверху	необходнмы	необходимыхъ
209	4 снизу	подписи,	подписки,
210	3 снизу	препятсвующей	препятствующей
212	15 сверху	образуетея	образуется
214	5 сверху	обсужденіи	обсужденіе
218	1 снизу	рседняя	средняя
227	10 снизу	1, 6,	1—6,
230	4 сверху	котораго	которыхъ
235	8 сверху	той	этой
237	5 сверху	свекловицу,	свекловица,
244	13 сверху	установлсный	установленный

Проектъ

улучшенія переката Бендеры

Планъ



Условные знаки

Глубина 0.50 с.

" 0.83 с.

Масштабъ.

100 саж. въ 0.01 саж.

50с. 0 50 100 150 200 с.

Вр. Исп. Обяз. Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженеръ [illegible]

Начальникъ [illegible]

[illegible] Инженеръ

Н. [illegible]

Рѣка Днѣстръ.

Проектъ

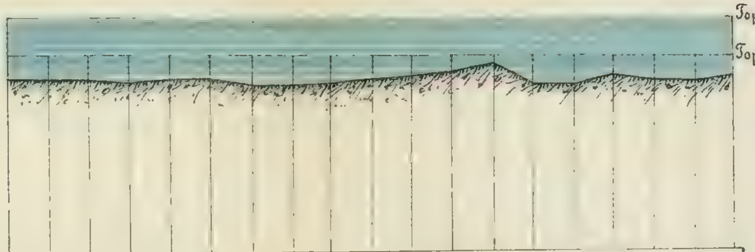
улучшенія переката „Тирасполь"

Планъ

Масштабъ
100 саженъ въ 0.01 саж.

50 0 50 100 150 200 саж.

Продольная профиль



Глубина 0.50 саж. ————————

" 0.83 " - - - - - - - - - - -

Пикетажъ	Отмѣтка реперовъ	Отмѣтка выс водъ	Отмѣтки нулев. уровня	Отмѣтки глубинъ
9		[illegible]	8.181	[illegible]
22			[illegible]	[illegible]
1			[illegible]	[illegible]
2			[illegible]	[illegible]
3			[illegible]	[illegible]
4			8.136	1.20
5			8.127	1.45
6			[illegible]	[illegible]
7			8.108	1.30
8			[illegible]	[illegible]
9			[illegible]	[illegible]
23			[illegible]	[illegible]
1			[illegible]	[illegible]
2			[illegible]	1.36
3			8.048	1.34
4			[illegible]	0.68
5			[illegible]	[illegible]
6			8.021	1.14
7			8.013	[illegible]

Вр. Исп. Обяз. Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженеръ [illegible]

Начальникъ [illegible] Днѣстра Инженеръ Н. [illegible]

Проектъ

устройства затона для зимовки судовъ
въ правомъ рукавѣ рѣки Днѣстра близъ мѣстечка Рыбницы

Продольная профиль затона.

Пикетажъ	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
Отмѣтки реперовъ							R-2 12.931								
Отмѣтка ледохода 1894 г.		10.09													
Отмѣтка средняго ледохода за 15 л.		8.992													
Отмѣтки рабочаго уровня		7.641			7.631		7.419								
Отмѣтки нулевого горизонта		7.698					7.669								
Отмѣтки дна	6.740	7.052	7.557	7.612	7.628	7.313	7.389	7.463	7.242	7.281	6.950	6.859	7.058	7.207	7.267
Разстоянія	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

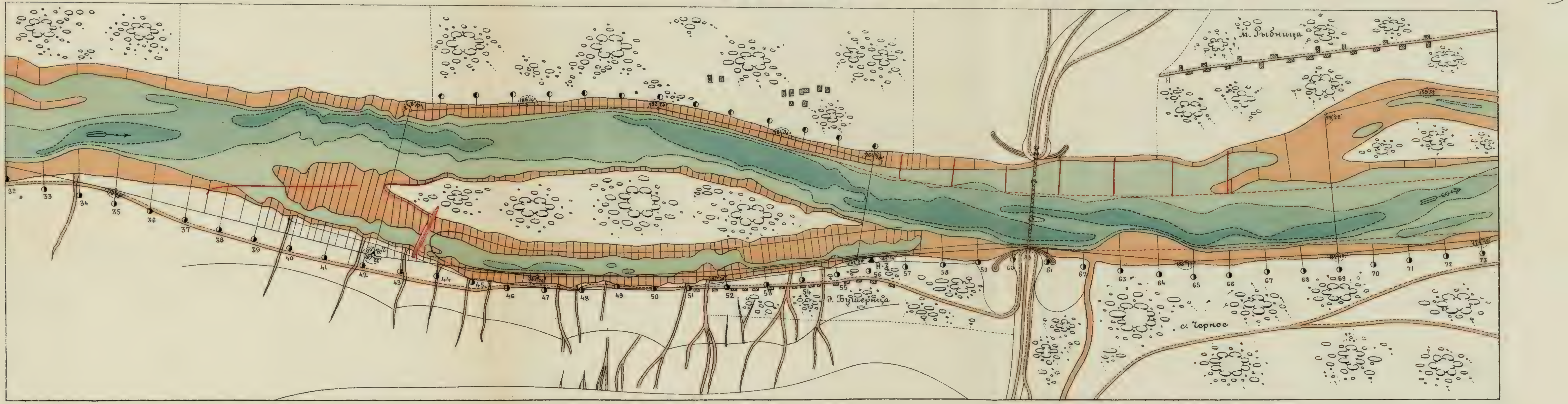
Пикетажъ	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64
Отмѣтки реперовъ						R-3 10.458								
Отмѣтка ледохода 1894 г.														
Отмѣтка средняго ледохода за 15 л.														
Отмѣтки рабочаго уровня							7.612		7.576		7.571			7.566
Отмѣтки нулевого горизонта														7.616
Отмѣтки дна	7.357	7.437	7.557	7.557	7.517	7.357	7.507	7.732	7.652	6.604	6.771	6.670	6.467	6.496
Разстоянія	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	

Сей проектъ составилъ Инженеръ [illegible]

Съ копiею вѣрно:
Помощникъ Начальника Днѣстровскаго Отдѣла по 2-му техн. участку Инженеръ [illegible]

Сiя копiя представляется при запискѣ объ улучшенiи Днѣстра Начальнику Изслѣдованiй Днѣстра
Инженеръ Н. Пузыревскiй

Планъ



Масштабы

Къ плану.
100 саж. въ 0.01 саж.
с. 50 0 50 100 150 200 250 с.

Къ профили
4 саж. въ 0.01 саж.
с. 1 0,5 0 1 2 3 4 5 6 7 8 с.

Примѣчанія.

Планъ и профиль составлены по изысканiямъ 1900 г.

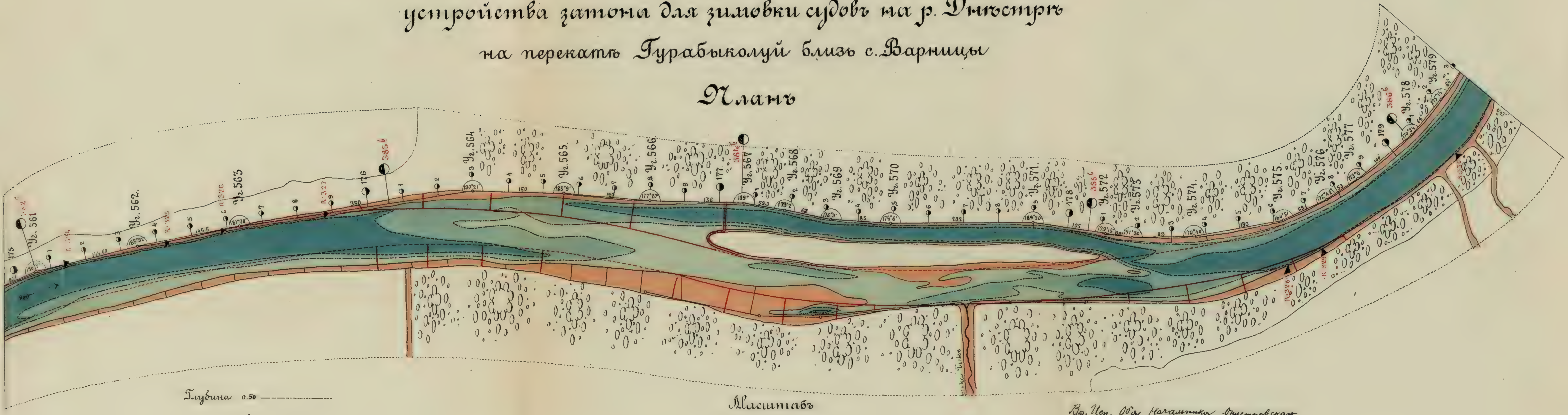
Очертанiе береговъ отнесено къ нулевому горизонту Каменскаго водомѣра

Глубина 0.50 с. ———— 0.83 ----------

Проектъ

устройства затона для зимовки судовъ на р. Днѣстрѣ на перекатѣ Гурабыколуй близъ с. Варницы

Планъ



Глубина 0.50 ————

" 0.83 ————

"

Масштабъ

100 саж. въ 0.01 саж.

50 40 30 20 10 0 50 100 150 200 с.

Вр. Исп. Об. Начальника Днѣстровскаго Отдѣленія Инженеръ [illegible]

Начальникъ изслѣдованiй Днѣстра Инженеръ Н. Пузыревичъ

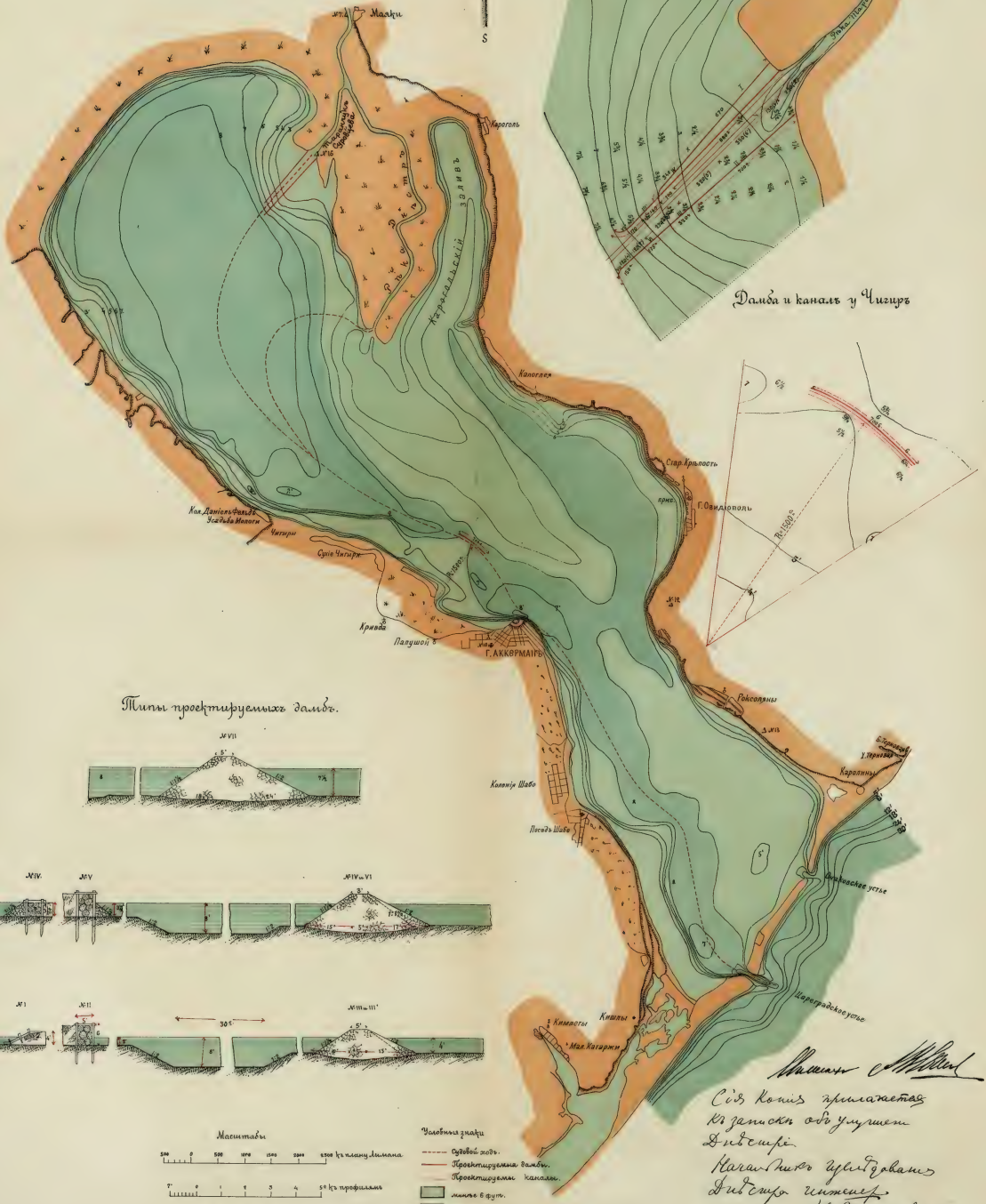
Картограф. зав. ... С.-П.б. ...

Проектъ

улучшенія судоходныхъ условій Днѣстровскаго лимана.

Планъ Днѣстровскаго лимана

съ показаніемъ проектируемыхъ сооруженій



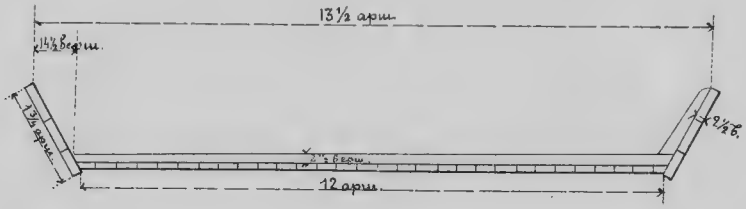
Сей Копіи приложенъ
къ записк объ улучш
Днѣстр
Начальникъ Строительнаго
Днѣстр чиншер
Н. Пудеревецъ

Литограф. зав. Д. Родина С.-Пб. 6-ая лин. д. 5.

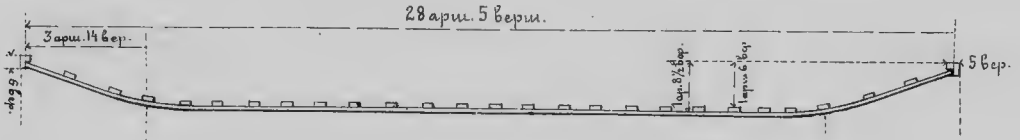
Чертежъ

Поперечнаго и продольнаго профилей и плана парома, плавающаго по р. Днѣстру.

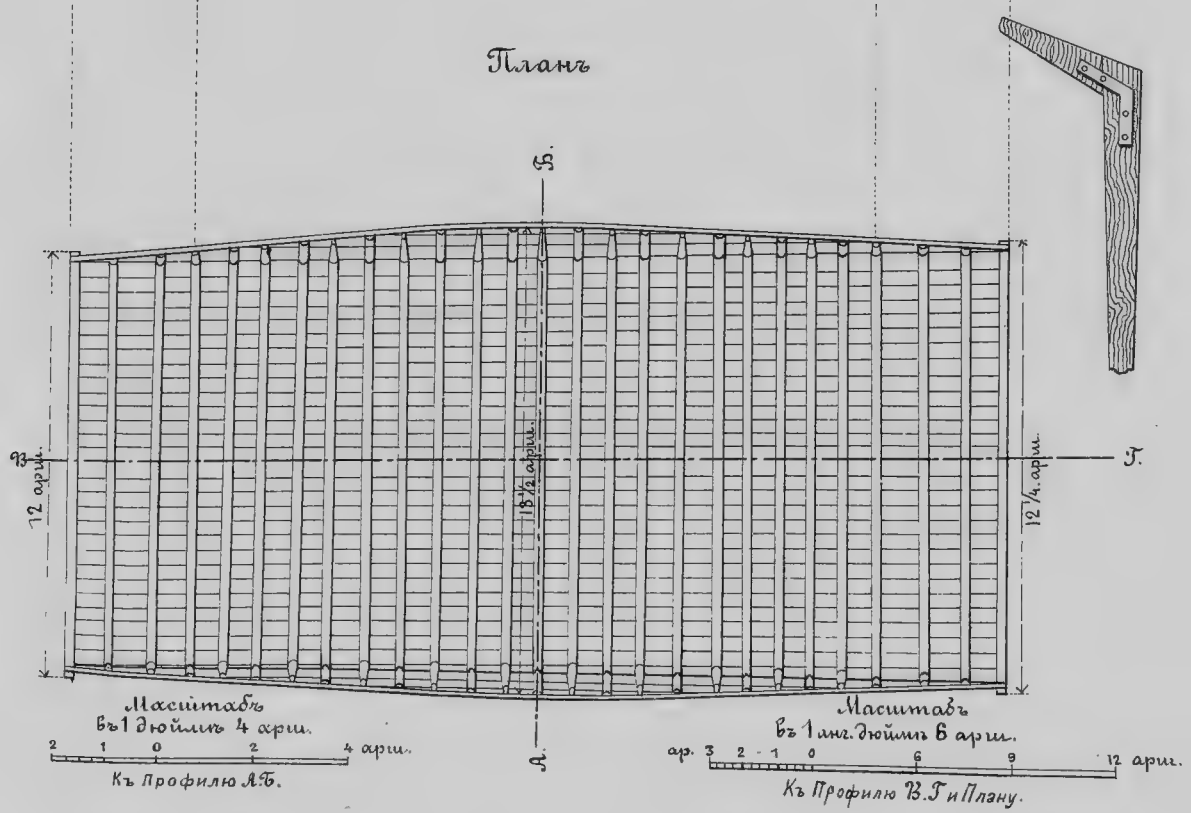
Поперечный профиль по А.Б.



Продольный профиль по В.Г.



План



Масштабъ
въ 1 дюймѣ 4 арш.
2 1 0 2 4 арш.
Къ Профилю А.Б.

Масштабъ
въ 1 анг. дюймѣ 6 арш.
арш. 3 2 1 0 6 9 12 арш.
Къ Профилю В.Г и Плану.

Карта рѣки Днѣстра

Масштабъ 12 верстъ въ 1. дюймѣ

Литограф. Д. Руднева С.П. Новый пер. 5.

КЦ3
М34